

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA  
NÚCLEO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
PROGRAMA PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM GEOGRAFIA

**A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO SOCIAL EM PORTO VELHO NA  
PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX**  
Um olhar através da fotografia

MARA GENEKY CENTENO NOGUEIRA

PORTO VELHO  
2008

MARA GENEY CENTENO NOGUEIRA

**A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO SOCIAL EM PORTO VELHO NA  
PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX**

Um olhar através da fotografia

Dissertação apresentada como requisito  
obrigatório à obtenção do Grau de Mestre em  
Geografia pela Fundação Universidade Federal  
de Rondônia – UNIR.

Orientador: Dr. Marco Antônio Domingues  
Teixeira

Área de Concentração: Estado e Políticas de  
Desenvolvimento.

PORTO VELHO  
2008



A dissertação intitulada **“A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO SOCIAL EM PORTO VELHO NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX: um olhar através da fotografia”** apresentada por MARA GENEKY CENTENO NOGUEIRA, como exigência à obtenção ao grau de Mestre em Geografia à Banca Examinadora da Universidade Federal de Rondônia, obteve nota \_\_\_\_\_, tendo sido aprovada.

### **BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Marco Antônio Domingues Teixeira (UNIR – Porto Velho)  
Orientador

---

Prof. Dr. Dante Ribeiro da Fonseca (UNIR – Porto Velho)  
Membro Examinador

---

Prof. Dr. José Januário do Amaral (UNIR – Porto Velho)  
Membro Examinador

Porto Velho, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2008.



## **DEDICATÓRIA**

Dedico a realização deste trabalho a todos os habitantes de Porto Velho que, com olhares diferenciados, ajudaram a compor o espaço social e a tessitura deste trabalho.

Ao professor Marco Antônio Domingues Teixeira, pelas orientações, pelos diálogos acerca da história da cidade de Porto Velho, pelos incentivos, pela dedicação, cumprimento ao calendário de orientações, pelas imagens raras e livros de sua biblioteca pessoal disponibilizados.

Ao professor Dante Ribeiro da Fonseca pelos empréstimos valiosos de uma boa parte da literatura que compõe este trabalho.

A todos os amigos e familiares que, de forma direta e indireta, contribuíram para composição desse trabalho e, em especial, ao meu sobrinho Alexandre Centeno Mazziero, longe no espaço, mas presente fortemente no tempo do coração e da lembrança.

## **AGRADECIMENTOS**

A minha mãe, Luiza, que, com sua luta diária, garantiu-me as orientações ao longo da vida e me apontou o caminho do saber; e à memória de meu pai, que mesmo tendo convivido tão pouco com ele, seu exemplo de vida produziu grande efeito em minha formação.

A minha mana Nazaré, ao meu cunhado Nelson e a minha sobrinha Loiane, pelos incentivos e pela força dada no momento de maior precisão.

Ao Pedro Henrique pelo carinho e pelo amor incondicional de “filho”.

Aos meus colegas de mestrado, Joaci, Regina e Cláudia, pela amizade e pelo envio de artigos e todas as outras fontes doadas sobre fotografia que ajudaram na composição deste trabalho.

Ao Fernando Fernandes, pelo incentivo e pelas horas de liberações dadas, sem as quais, teria sido impossível a pesquisa.

À Professora Luzinete, Coordenadora do Núcleo de Educação da UNIRON, principal incentivadora na proposta da formação continuada dos professores pertencentes ao referido Núcleo.

“Cuidado que naquela esquina tem a nossa história(...) batuque no terreiro Santa Bárbara chegou, Corre Campo, Malhadinho quanto tempo já ficou pra trás(...)”  
Binho

“A cidade é mais do que um lugar no espaço, é um drama no tempo.”

Patrick Geddes

## **RESUMO**

O presente trabalho analisa, por meio da imagem fotográfica, a construção do espaço social em Porto Velho, na primeira metade do século XX. A partir da hipótese de que as imagens produzidas pela fotografia, poderiam ajudar a atribuir sentidos ao espaço social; passa-se a analisar, através das correntes geográficas e ao longo das várias temporalidades, o conceito de espaço, ao mesmo tempo que se compreendem as concepções e se analisa, nas fotografias produzidas sobre a cidade de Porto Velho, o espaço social. Tomamos como ponto de partida as fotografias produzidas por Dana Merrill durante a fase de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, e as de outros fotógrafos anônimos, que retrataram o surgimento da cidade e as redefinições feitas ao espaço portovelhense durante a fase inicial do governo do Território Federal do Guaporé. Percebe-se a política de ordenamento e todas as práticas de segregação impostas aos moradores da outra Porto Velho, que deveria ficar invisível aos olhos do capital. Fazer tal percurso levou a entender a concepção da cidade dual ou o universo dos Categas e dos Mundiças e a perceber a infinidade de possibilidades que a análise fotográfica permite ao pesquisador.

**PALAVRAS-CHAVE: Espaço. Tempo. Urbano. Porto Velho. Fotografia.**

## **ABSTRACT**

The present work analyses through photography images of Porto Velho Social space construction in the first half of XX century. From the hypothesis that produced images, through photography, could help to give meanings to the social space start to analyze through geographic drifts and throughout of vary temporalities of space concept, at the same time, that understand and analyze through photographs, done over Porto Velho city and social space. Taking as an initial point the photographs produced by Dana Merrill during the phase of Madeira-Mamoré Railroad construction and the ones done by anonymous photographers that portrait the city appearance and redefinitions done to portovelhense space during the initial phase of the Guaporé Federal Territory government. Realize the politics planning and all segregation practices put to the residents of other Porto Velho should be invisible to the eyes of the capital. To do this route took to understand the conception of dual city or the Categas and Mundiças universe to the infinity perceive of possibilities that the photographic analyses allow the searcher.

**KEY WORDS: Space. Time. Urban. Porto Velho. Photography**

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Reta de 44 Km entre os Rios Mutumparaná e Abunã.....	39
Figura 2: Interior da Lavanderia.....	42
Figura 3: Porto Velho em 1910 – Área da Ferrovia.....	44
Figura 4: Casal de norte-americanos - Área da Ferrovia.....	48
Figura 5: Alojamento dos Trabalhadores da Ferrovia - fase de construção da E.F.M.M.....	49
Figura 6: Clube Internacional em 1930.....	53
Figura 7: Ponto de Estocagem da Borracha na E.F.M.M.....	57
Figura 8: Obras de trecho da E.F.M.M. com betoneiras movidas a vapor em primeiro plano.....	66
Figura 9: Trabalhador urbano em Porto Velho na primeira metade do Século XX.....	70
Figura 10: Locomotiva 12 no pátio da estação da ferrovia Madeira-Mamoré.....	71
Figura 11: Leitos do Hospital da Candelária.....	74
Figura 12: Serviço de enfermagem dado a um indígena.....	75
Figura 13: Avenida Presidente Dutra – Antiga Avenida Divisória.....	77
<b>Figura 14:</b> Galpão da Ferrovia Madeira-Mamoré.....	79
Figura 15: Cartão Postal -Edifício da Administração da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.....	91
Figura 16: Bairro periférico de Porto Velho na década de 40.....	95
Figura 17: Bairro Caiary na década de 40.....	100
Figura 18: Bairro Arigolândia.....	101
Figura 19: Palácio Presidente Vargas durante a fase de construção.....	104
Figura 20: Perspectiva do Projeto do Porto Velho Hotel.....	107
Figura 21: Mercado Público Central em 1950.....	109
Figura 22: Catedral do Sagrado Coração de Jesus – Fase de Construção.....	111
Figura 23: Hospital São José.....	114
Figura 24: Escola Barão do Solimões em 1940.....	117
Figura 25: Colégio Carmela Dutra.....	118
Figura 26: Prédio do Colégio D. Bosco em fase de Construção.....	119
Figura 27: Colégio Maria Auxiliadora.....	121
Figura 28: Cine Teatro Resky.....	122

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1 DIMENSÕES TEÓRICAS DO ESPAÇO.....	18
1.1 Construindo o Conceito de Espaço.....	18
1.2 O Espaço Social.....	25
2 PORTO VELHO: O NASCIMENTO DE UMA CIDADE.....	30
2.1 O Espaço Urbano como Objeto de Reflexão.....	30
2.2 Porto Velho: A Cidade (In)Visível.....	36
2.3 O Projeto Urbano do Município de Porto Velho.....	50
2.4 Os Sujeitos Urbanos: Categorias e Munições.....	54
3 A CIDADE E A FOTOGRAFIA: A CONSTRUÇÃO DOS IMAGINÁRIOS REVELADOS.....	62
3.1 A Cidade de Porto Velho e suas Representações Imagéticas.....	62
3.2 A Fotografia e a Cidade: o fetiche da realidade.....	81
4 A CIDADE REDEFINIDA: ESPAÇOS E FOTOGRAFIAS NA CAPITAL DO TERRITÓRIO FEDERAL DO GUAPORÉ.....	87
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	125
REFERÊNCIAS.....	130
ANEXOS.....	135

## INTRODUÇÃO

Quando terminamos o curso de licenciatura em História, pela Universidade Federal de Rondônia – UNIR, nos ligamos a um grupo de estudos formado por colegas de classe, que objetivava fazer um resgate da História de Rondônia. Como o propósito era muito amplo, concordamos em começar os nossos estudos pelo município em que vivíamos e tínhamos nascido: Porto Velho.

Assim, sob a orientação de um professor da Universidade, iniciamos os nossos trabalhos partindo da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (E.F.M.M.), tendo em vista que é com ela que começam o processo de ocupação e as políticas de desenvolvimento para o nosso município. Partindo desse prisma, começamos analisando os jornais mais antigos do município e, seguindo a orientação do professor, cada componente do grupo poderia se deter naquilo que mais lhe chamasse a atenção e, a partir dali, cada um elegeria o seu objeto de estudo.

No decorrer da pesquisa, deparamos com uma infinidade de informações, dentre elas, a que nos chamou mais atenção foram as fotografias utilizadas para ilustrar a epopéia, atribuídas pela historiografia, para a construção e ocupação do espaço amazônico sob a veste do discurso de modernidade.

Depois, o grupo se dispersou, porém, a idéia permaneceu e, com a chegada dos cursos de mestrado oferecidos pela Universidade Federal de Rondônia, percebemos que poderíamos fazer o resgate de tal temática. E assim, nos propusemos a concorrer a uma vaga no mestrado em Geografia com um projeto de pesquisa intitulado: “A Análise do Espaço Social em Porto Velho, na primeira metade do século XX: uma olhar através da fotografia.”

Analisar as fotografias e procurar respostas para entender porque elas na maioria só representavam o mundo do trabalho e nunca os, possíveis, momentos de descanso e lazer dos trabalhadores; investigar como elas contribuíram para a construção do espaço social, em Porto Velho, no início do século XX; assim como ajudar a identificar através das lentes dos fotógrafos anônimos ou conhecidos, como Dana Merrill, como se constituiu o processo de redefinição do espaço social tornou-se uns dos nossos principais objetivos.

Cabe-nos registrar que ao procurarmos respostas para essas indagações, não só buscamos atender os nossos anseios, mas, sobretudo, contribuir para o estudo da geografia local, carente de fontes documentais. Significou, também, aproximarmo-nos do processo de formação da construção e redefinição espacial em Porto Velho na primeira metade do século



XX. Ao trabalharmos a produção fotográfica à luz da geografia, podemos perceber a presença marcante dos atores – Categas e Mundiças - para subverter as redes de ligações de poder impostas pelo Estado.

Fazer o resgate da memória fotográfica acerca da construção espacial local trouxe a “vontade de verdade” – como diz Foucault (2001) – e todo o tipo de segregação e interdição presentes no processo de construção da modernidade na Amazônia.

Por outro lado, fazer o resgate dessas fontes é trazer à tona histórias submersas que, como nos diz Trindade (2000, p.83), *“não ganharam a mídia, os cenários oficiais e legitimados positivamente, e não foram fixadas na nossa memória coletiva, mas que precisam ser contadas, ouvidas, lidas, sentidas, tocadas, recriadas (...)”*. Fazer emergir esse(s) espaços(s) foi o nosso principal desafio com esse trabalho.

É sabido que, com o processo de modernização da Amazônia, surge, também, a ocupação espacial. A nova ordem discursiva que se propaga “ocupar para modernizar” necessita de elementos para se compor e se sustentar. E é, justamente, através dessas necessidades que os que chegam para promover a modernização e transformar as paisagens, precisam, a cada dia, implementar diversas estratégias com o objetivo de captar cada vez mais recursos dos investidores. Mas, como convencer um grupo de investidores que não queria se dar ao trabalho de sair dos seus gabinetes para se aventurar em áreas endêmicas e distantes, como era o caso do espaço onde se construía a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré? A solução encontrada, já que os longos discursos verbais presentes nos relatórios não eram suficientes, foi a de recorrer à imagem como forma de convencimento da importância da epopéia de construção da ferrovia e de modernização da Amazônia, no século XX.

As imagens falariam por si só, já diziam os empreiteiros. A comprovação das dificuldades, os quilômetros construídos, os dormentes sendo fincados, as locomotivas em funcionamento e os trabalhadores em ação começaram a compor o cenário que deveria ser construído para dar aos investidores a idéia de modernidade, mas, ao mesmo tempo, reforçar a noção de homogeneidade, sobretudo, entre os atores presentes nesse espaço em construção.

As fotografias de Dana Merrill e de outros fotógrafos anônimos, como no jogo de espelhos, serviram para ilustrar um mundo que não correspondia ao ideal, mas que ajudaram a construir um campo de significações. Como nos diz Diniz (2001, p.115):

Em geral elaboradas para funcionarem como um jogo de espelhos, como se fossem um reflexo imediato do real, as imagens, sobretudo fotográficas, suscitam a ilusão de substitutas da própria realidade. Autonomizando-se do seu processo de engendramento, as imagens, na sua pretensa tradução do real, instauram nova realidade, a partir da qual, como campos de saber e poder, poderão rearticular-se novas formas de dominação. No jogo de revelar e ocultar, constitui-se uma dialética da construção da imagem do mundo, do homem e de seus dilemas: a vida, a doença e a morte.

O problema era saber se a produção fotográfica quando analisada à luz da Geografia nos permitiria conceber a cidade de Porto Velho dentro de um campo de representações de lugar de diversidade, de complexidade espacial e marcada pelas diferenças assinaladas pelos espaços dos Categas e Mundiças.

Inicialmente nos propusemos a fazer o levantamento das fotografias de Porto Velho produzidas na primeira metade do século XX junto ao Centro de Documentação do Estado. Ao todo selecionamos mais de setenta fotografias que achamos relevantes e que poderiam contribuir para o universo pesquisado. Não foi fácil conseguir, sobretudo, imagens não oficiais referentes ao período analisado, tendo em vista que a maior parte do acervo corresponde ao material produzido por Dana Merrill sobre a construção da Madeira-Mamoré não se encontra mais em Rondônia.

Mesmo diante das dificuldades procuramos encontrar em tal acervo imagens que pudessem responder as nossas hipóteses e contemplar os objetivos da referida pesquisa. No campo hipotético definimos duas questões:

1ª - Dentro do processo de mudanças desencadeado pelo Estado na primeira metade do século XX, cujo desfecho será a modernização e ocupação da Amazônia, as imagens produzidas através da fotografia podem atribuir sentidos aos espaços sociais construídos a partir de imagens significantes em Porto Velho.

2ª – Como modalidade do imaginário, as fotografias produzidas na primeira metade do século XX podem ajudar a revelar os espaços sociais, ou os dois mundos que se constituem entre público e privado ou entre categas e mundiças.

Como objetivos da pesquisa, queríamos nos cercar de fontes que viessem a contemplar os seguintes questionamentos:

- Analisar como as fotografias produzidas neste período serviram para captar recursos e suscitar discursos acerca da modernidade amazônica.

- Investigar como as fotografias dessa época foram utilizadas ideologicamente e politicamente para a composição de um cenário espacial hegemônico.
- Recuperar, através do trajeto construído pela fotografia, o processo de invenção e reinvenção dos espaços sociais à luz da Geografia.

Metodologicamente a pesquisa é de cunho qualitativo descritivo, tendo em vista que apresenta a construção do espaço social em Porto Velho, na primeira metade do século XX, através da fotografia produzida no período e a partir de bibliografias que contribuíram para lermos a cidade, buscando vestígios nas imagens, sobretudo nas silenciadas e a resgatarmos as representações coletivas do vivido.

Cabe-nos ainda registrar que optamos pela fotografia como coleta de dado por duas razões. A primeira, por ela nos permitir inúmeras possibilidades. Dentre elas a de ser o fetiche da realidade, uma vez que o fazer fotográfico nem sempre é isento de manipulações por parte daqueles que o produziram. E a segunda razão deriva do fato de que o recorte do espaço produzido pela fotografia nos leva a uma leitura imagética do tempo vivido, dos espaços existentes em outras temporalidades e espacialidades que, por mais que se tente, não se consegue apagar.

Para organizarmos a referida dissertação, a dividimo-na em quatro capítulos, cada um dos quais apresentando aspectos que, quando tecidos, acabam por configurar a construção do espaço social em Porto Velho, na primeira metade do século XX, através da fotografia.

No primeiro capítulo são apresentadas as dimensões teóricas do espaço à luz de vários pesquisadores das mais diversas escolas geográficas e uma abordagem acerca do surgimento do espaço social.

Para a construção desse capítulo recorreremos ao aporte teórico de Corrêa (2006), Santos (1986), Gomes (2007), Harvey (1999), Lefebvre (1999), Soja (1993), Silva (1991) e Tuan (1983), que nos ajudaram a perceber como o espaço foi concebido ao longo das seguintes correntes da Geografia: Tradicional, onde o geógrafo optou como objeto de estudo a paisagem e a região; Teorético-Quantitativa, onde o espaço torna-se objeto chave de análise através de métodos matemáticos; Crítica, que traz o espaço como objeto de estudo, só que

agora como leitura do real e comprometida com os problemas sociais; Humanista e Cultural, que traz uma análise espacial relacionada com o vivido e com sentimentos de identidade.

Em um segundo momento desse capítulo, fazemos uma abordagem de como o espaço foi concebido como sendo um constructo social. Para isso recorremos às análises de Castells (1977), Harvey (1989), Santos (1982), Lefebvre, Soja (1993) e Santos (2004) para entendermos que o espaço social incorpora tempo formas sociais e percepções de tempo e espaços diversos.

O segundo capítulo, denominado “Porto Velho: o nascimento de uma cidade”, trabalha, inicialmente, o espaço urbano como objeto de reflexão, por entendermos que, antes de analisarmos a cidade propriamente dita, deveríamos fazer algumas considerações acerca do espaço urbano e para isso nos cercamos de uma bibliografia onde foi possível perceber a discussão do urbano, sobretudo, no âmbito da modernidade.

Posteriormente, apresentamos a cidade de Porto Velho com a sua dualidade e demarcada pelo grau de (in)visibilidade em relação aos seus sujeitos sociais e, onde analisamos o projeto urbano do município de Porto Velho que, com alteração da cidade, traz a marca da heterogeneidade espacial e social. E, como último item a ser discutido nesse capítulo, trabalham-se os sujeitos urbanos de Porto Velho: Categas e Mundiças. E podemos perceber através das fotografias os diferentes sentidos acerca cidade de Porto Velho e como espaço concebido foi carregado de tensão social.

No terceiro capítulo procuramos entender e perceber através das fotografias quais as representações construídas por seus sujeitos sociais acerca da cidade de Porto Velho na primeira metade do século XX. Tentamos fazer um contraponto entre a Porto Velho moderna, ordenada e funcional com a outra parte da cidade caracterizada pelo ócio e pela desordem. Nessa parte do trabalho analisamos várias fotografias à luz da Geografia por entendermos que elas nós proporcionam um mapa de signos que, se bem analisados, poderiam nos levar a diferentes espacialidades e a descortinar imagens cristalizadas que puderam nos conduzir, com ajuda de vários teóricos, ao entendimento do espaço urbano em Porto Velho.

No quarto capítulo, procuramos evidenciar os espaços redefinidos na capital do então Território Federal do Guaporé. Fotografias do conjunto arquitetônico concebidos na primeira metade do século passado são analisadas no campo das representações de seus sujeitos

sociais. Perceberemos a construção de tempo e espaço diferenciados. Concepções de espaços irregulares de um lado e de outro a projeção de um espaço monumento que deveria perpetuar-se na memória de seus moradores como marca da consolidação da modernidade nessa fase do Território Federal do Guaporé.

Finalmente gostaríamos de ressaltar que não sabemos se coletamos todas as fotos possíveis e nem se lemos os livros que precisávamos, porém analisamos o que foi possível coletar e o fizemos com muito prazer. Provavelmente outros pesquisadores que nos sucederão farão outras escolhas, mas a nossa opção de trabalho sobre a construção do espaço social em Porto Velho, na primeira metade do século XX, através da fotografia, indicou essa tessitura que ora apresentamos.

# 1 DIMENSÕES TEÓRICAS DO ESPAÇO

*O espaço seria um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre esses objetos; não entre estes especificamente, mas para as quais eles servem de intermediários. Os objetos ajudam a concretizar uma série de relações. O espaço é o resultado de ação dos homens sobre o próprio espaço, intermediados pelos objetos, naturais e artificiais. (Santos, 1988, p.78)*

O que exatamente define espaço e espaço social, e quais mecanismos operam tais definições? São as mesmas coisas ou será que um está contido no outro? Rastrear tais definições significa analisar as suas dimensões teóricas para entender como a Geografia aborda ao longo de várias temporalidades os referidos conceitos.

Assim, teve-se que investigar o espaço e as correntes do pensamento geográfico, ou seja, como ele foi concebido nas geografias tradicional, teórico-quantitativa, crítica, humanista e cultural. Logo após detivemo-nos a traçar considerações acerca do olhar geográfico sobre o espaço social, objeto de investigação desta pesquisa.

A cada passo que se dava na tentativa de responder às indagações, levava-se em consideração o tempo em que cada teoria havia sido desenvolvida e, para que o entendimento fosse bem desencadeado, tenta-se o tempo todo dialogar com as teorias desenvolvidas acerca do espaço e com elas traçar as nossas teias discursivas acerca da temática.

Este capítulo está dividido em duas partes. Na primeira, historicizam-se os conceitos de espaço, à luz de vários teóricos, e na segunda apresenta-se uma abordagem acerca do surgimento do espaço social, na tentativa de formulação de uma postura mais sensata acerca da diversidade de olhares sobre o espaço.

Partindo-se do conceito de espaço social, resgatam-se as idéias de Milton Santos, David Harvey, Edward Soja e Manuel Castells. Nesse percurso, a referida pesquisa ousa trafegar.

## 1.1. Construindo o Conceito de Espaço

O conceito de espaço vem sendo definido pelas mais variadas ciências e cada uma tem contribuído, significativamente, com acepções diferentes acerca do referido conceito. Mesmo entre os geógrafos não há uma definição única de espaço. Diluir o espaço em múltiplos torna

o debate muito mais interessante, pois proporciona discussões fundamentadas em correntes de pensamentos distintas.

Deve-se deixar claro que, como nos diz Corrêa (2003), cada corrente do pensamento geográfico, apresentada ao longo da tessitura deste trabalho, elege elementos para estabelecer conceitos e a partir daí abrir um debate sobre o objeto da Geografia.

A chamada Geografia tradicional, que foi embasada no positivismo clássico, elegeu dois elementos como objetos de estudo: paisagem e região. Tal corrente de pensamento estabelecia como método a linearidade, a formalidade, as causas e os efeitos dos fenômenos e não discutia, pelo menos de forma explícita, o espaço uma vez que este não era o seu conceito-chave.

Um dos teóricos que ousou nesse período discutir o espaço, segundo Santos (2002), foi o alemão Ratzel, ao apresentar o conceito de território e de espaço vital. O território seria o domínio ou a posse da área, e o espaço vital estaria relacionado à vida, ou seja, a necessidade que um determinado grupo tem de apropriar-se de um determinado território. Nesse sentido, o Estado, na teoria ratzeliana, tem por função ser o organismo responsável pela manutenção da raça humana e para isso propôs estabelecer leis gerais para a compreensão do homem com o meio: *“Descrever os movimento da humanidade sobre a terra e formular-lhes as leis, tal é o objeto da atropogeografia”*, dizia Ratzel na obra *A Geografia Política*. (p.186)

Deve-se aqui lembrar, como nos diz Gomes (2007), em razão da teoria evolucionista, a biologia se tornou o espelho para outras ciências. Pensava-se em estabelecer uma teoria positivista aplicada ao elemento humano a exemplo do que já ocorria com as ciências naturais. Assim, influenciado pela teoria evolucionista, Ratzel acabou por impulsionar a geografia ao “ranking” das grandes ciências positivas modernas sem trabalhar explicitamente o seu objeto de estudo que era o espaço.

Com o advento da Primeira Guerra Mundial, a Escola Francesa esboçará sob o aporte teórico de La Blache (1982), as suas formulações acerca do espaço. Assim, La Blache apresenta uma geografia diluída em múltiplos espaços, que são tratados como fração do espaço. Havendo, assim, a divisão da ciência geográfica em áreas. Inicialmente, na física e na humana e depois em várias outras partes, dando-nos a idéia de uma ciência compartimentada. As possibilidades propostas pela Escola Francesa permitiram que a Geografia se voltasse para os estudos regionais, tendo em vista a necessidade do estudo das partes para explicação da totalidade. Como nos diz Gomes (2007, p. 198):

Quatro idéias principais são recorrentes em sua obra: organismo, meio, ação humana e gênero de vida. A primeira é um lugar-comum da época. Trata-se de uma idéia cara ao século XIX que se encontra discutida nas obras de numerosos geógrafos: Ratzel, Elisée Reclus, Raoul Blanchard, Jules Sion, para citar somente alguns. Ela serviu para colocar em questão a natureza mecânica que dominava no século precedente, ainda impregnado de uma razão galileana/newtoniana. A terra, a paisagem, a região as nações, a cidade etc. eram todas concebidas como organismos. Nem a escala, nem o tipo de fenômeno eram importantes: quer ele fosse essencialmente natural (paisagem não humanizada), quer fosse humano poderia sempre ser considerado como um organismo.

Outro teórico, como nos diz Corrêa (2006, p.18), que versará sobre o espaço, é Hartshorne, que o abordará na concepção de absoluto ancorado nas idéias de Kant que *“por sua vez já era influenciado por Newton”*. Fazer, até para uma melhor compreensão do espaço pensado por Hartshorne, algumas observações acerca das teorias de Newton sobre espaço e tempo. Para este o tempo é absoluto, matemático e sem relação com nada externo, flui dentro de um princípio de uniformidade e é chamado de duração. O espaço, em contrapartida, também será absoluto, sem relação com as coisas externas, similar e imóvel. Os tempos e os espaços, nessa perspectiva, não têm outros lugares se não neles mesmos; eles são os lugares de todas as coisas.

Assim, o espaço para Harstshorne estará formatado na idéia de unicidade onde os fenômenos de diferenciação de áreas não serão assinalados pela relação homem e natureza e sim como resultante da integração de fenômenos heterogêneos em uma dada superfície da terra. O espaço será concebido, em outras palavras, como absoluto ou apenas um recipiente que conterà todas as coisas.

Pode-se observar que, nas concepções proporcionadas pelos teóricos da chamada Geografia tradicional, o espaço não foi o conceito chave de suas abordagens, e, mesmo aqueles que fizeram referência à temática, o conceberam como algo absoluto, uniforme, vital, compartimentado e asséptico tendo em vista que a Escola Francesa propunha a neutralidade do discurso. A vertente homem/natureza foi analisada objetivamente sem levar em consideração o caráter social. Ao tentar trabalhar o espaço, ficaram presos na conceituação de região e paisagem ou como nos diz Santos (1986, p.19), *“O espaço como objeto de estudo seria o resultado de uma interação entre uma sociedade localizada e um dado meio natural: um argumento sob medida para reforçar a idéia de região como unidade de estudo geográfico.”* Nessa perspectiva o espaço ainda estaria longe de ser concebido como constructo social.

A chamada corrente teórico-quantitativa, desenvolvida na década de 50, provocou segundo alguns teóricos, como é o caso de Santos (1986), algumas revoluções,



tendo em vista que através de métodos matemáticos fez com que a Geografia se tornasse uma ciência mais respeitável. Além disso, trouxe o espaço como objeto chave de análise. Afinal, agora se tinha um método para comprovar o desenvolvimento de uma teoria. A comprovação quantitativa dava ao geógrafo dessa corrente maior credibilidade.

O espaço, segundo Corrêa (2006, p.20), passa a ser analisado sob duas vertentes não excludentes. De um lado teremos a planície isotrópica e, de outro, a sua representação matricial. Por planície isotrópica entende-se o espaço oriundo de “*um paradigma racionalista e hipotético-dedutivo*”, onde todos os elementos espaciais como o clima, a vegetação e a ocupação humana são apresentados dentro de um grau de uniformidade e de propriedades físicas que caminhavam em todas as direções.

Tal análise servia para os geógrafos quantitativos demonstrarem como se estabelecia, apesar das homogeneidades das planícies de lugares, os mecanismos de diferenciação e de equilíbrio do espaço. O grau de densidade de um lugar era medido pela variável da distância, e esta por sua vez apontava os mecanismos de alcance máximo e mínimo de um determinado espaço, o que na concepção apresentada por Harvey (1999), seria o que ele denominou de espaço relativo.

Esta corrente foi alvo de muitas críticas uma vez que para muitos ela levaria a Geografia à construção de modelos abstratos, tendo em vista que alguns elementos espaciais não eram susceptíveis de análise quantitativa. Para Santos (1986, p.53), um dos grandes erros da referida corrente foi ter desconhecido o tempo e sua essência:

A aplicação corrente das matemáticas à geografia permite trabalhar com estágios sucessivos da evolução espacial mas é incapaz de dizer alguma coisa sobre o que se encontra entre um estágio e outro. Temos, assim, uma reprodução de estágios em sucessão, mas nunca a própria sucessão. Em outras palavras, trabalha-se com resultados, mas os processos são omitidos, o que equivale dizer que os resultados podem ser objetos não propriamente de interpretação, mas de mitificação.

Não se pretendem traçar críticas às concepções espaciais feitas por essa escola, tendo em vista que vários teóricos já o fizeram. Para isso basta ler Santos (1986), e verificar as diversas abordagens críticas acerca dessas concepções. O que se pretende, é registrar que o espaço na corrente teórico-quantitativa foi criado no momento em que a Geografia precisava de um método para se consolidar como ciência e para tanto quantificar tanto a referida ciência como o espaço, para depois analisá-los. Foi a forma que os geógrafos dessa escola encontraram. Além disso, o capital necessitava de uma ciência que planejasse o espaço para uma sociedade fordista-keynesiana e que exigisse do Estado grandes investimentos focados na

modernidade. Assim tal corrente geográfica ficou associada ao processo de expansão do capitalismo.

A década de 70 assinala, no Brasil, o surgimento de uma nova corrente fundamentada no materialismo histórico e dialético. Agora era a vez da geografia crítica que colocava mais uma vez o espaço em evidência, só que agora de forma a tentar romper com os conceitos construídos nas correntes anteriores.

O espaço geográfico que é esboçado por essa nova escola é o de leitura do real, onde as espacialidades de poder revelam a face oculta e nos presenteiam com uma análise das tensões e contradições oriundas dos espaços de relações de poder. A geografia crítica nasce, assim, comprometida com os problemas sociais. O verbo transformar torna-se primordial para a referida escola, uma vez que não basta explicar o espaço: é preciso transformá-lo. Havia necessidade de percepção das desigualdades espaciais provocadas pela má distribuição de renda e em contrapartida de se verificar o constructo do espaço produzido pelo trabalhador e daquele de que ele ia se apropriar.

Precisa-se esclarecer que tal geografia nasceu em um período onde idéias e valores eram revisados, tendo em vista a efervescência dos inúmeros movimentos que ocorriam: feminista, ecologismo, contra a guerra do Vietnã e a própria crise do marxismo, dentre outros movimentos que eclodiram no mundo. Para se compor como crítica estabeleceu diálogos com as outras correntes do pensamento como foi o caso do anarquismo, do marxismo e do pós-modernismo, dentre outros, na tentativa de estabelecer a aplicação do método hipotético-dedutivo. Tal método consiste na idéia de que existe uma realidade externa a nossa existência e, portanto, a realidade só poderá ser capturada através de princípios da lógica e da matemática.

Segundo Corrêa (2006), o debate que se estabelece com a geografia crítica é o de um lado se perceber se o espaço esteve ou não presente na obra de Marx e, de outro lado, tenta perceber qual a natureza e o significado do espaço.

Perseguindo essa trilha, teóricos passam a analisar de forma superficial a presença do espaço nas teorias marxista e outros como é o caso de Lefebvre, Harvey e Soja a defender a espacialidade em Marx.

O debate esquentou quando Lefebvre (1999), ao apresentar o espaço como conflitivo dialetizado, acabou por fazer severa crítica ao capitalismo e ao historicismo hegemônico que segundo Soja (1993, p.65):

Essa foi a mais vigorosa afirmação teórica e política que já se fez, ao marxismo ocidental, sobre a importância da espacialidade e a existência de uma problemática espacial intrínseca na história do capitalismo. E estava destinada a ser ignorada ou mal interpretada pela maioria dos marxistas, uma vez que representava um ataque assustador às ortodoxias do pensamento marxista e, acima de tudo, a seu historicismo hegemônico.

Ao definir o espaço fundamentalmente relacionado à reprodução das relações sociais de produção, Lefebvre contribuiu para repensar o espaço e para o desenvolvimento do materialismo histórico-geográfico.

A partir da concepção de Lefebvre, outros teóricos, como é o caso de David Harvey (1999), no livro “A Condição Pós-Moderna”, focam sua análise nas novas relações de produção estabelecidas pela sociedade moderna. O impacto causado pela experiência humana com os novos conceitos de espaço e tempo é, para esse autor, a mudança cultural mais significativa ocorrida nos últimos anos.

A concepção de espaço e tempo, para Harvey (1999), é fundamental para o entendimento das novas relações capitalistas de produção, onde o capital financeiro torna-se independente do capital industrial. Diz-se que o domínio do espaço está diretamente relacionado com a forma que os grupos detentores do poder dominam as relações de organização e produção espacial. Dominar o tempo e o espaço através de mecanismos de controles é, segundo esse teórico, o fator primordial na busca do lucro, ou melhor, na busca do dinheiro. Assim esses três componentes, tempo, espaço e dinheiro repercutem na esfera de poder e nas relações produtivas e sociais, deixando-as sobretudo as sociais, bastantes instáveis.

Harvey (1999, p. 218) nos diz que:

As práticas temporais e espaciais nunca são neutras nos assuntos sociais; elas sempre exprimem algum tipo de conteúdo de classe ou outro conteúdo social, sendo muitas vezes foco de uma intensa luta social. Isso se torna duplamente óbvio quando consideramos os modos pelos quais o espaço e o tempo se vinculam ao dinheiro e a maneira como esse vínculo se organiza de modo ainda mais estreito com o desenvolvimento do capitalismo. Tanto o tempo como o espaço são definidos por intermédio da organização de práticas sociais fundamentais para a produção de mercadorias. Mas a força dinâmica da acumulação (e superacumulação) do capital, aliada às condições da luta social, torna as relações instáveis.

Outro teórico dessa escola que merece destaque é Milton Santos. Tomando Lefebvre como referência, concebeu a expressão sócio-espacial e apresenta o espaço como resultado do constructo social. Estabelece categorias de análise que englobam a natureza, formas e

conteúdos, território, lugar, paisagem, região, estrutura, sempre levando em consideração as suas relações dialéticas.

O espaço é matéria trabalhada por excelência. Nenhum dos objetos sociais tem uma tamanha imposição sobre o homem, nenhum está tão presente no cotidiano dos indivíduos. A casa, o lugar do trabalho, os pontos de encontro, os caminhos que unem esses pontos, são igualmente elementos passivos que condicionam a atividade dos homens e comandam a prática social. A *praxis* ingrediente fundamental da transformação da natureza humana é um dado sócio-econômico, mas é também tributária dos imperativos espaciais. (SANTOS, 1979: p.18)

Percebe-se que, apesar da grande contribuição dada pela geografia crítica, são comuns estudos, como é o caso de Lenyra Rique da Silva (1991), que fazem uma série de questionamentos a alguns teóricos da referida escola e, sobretudo, a Milton Santos. Para essa autora, Santos peca ao não estabelecer o método ao abordar vários conceitos do materialismo dialético. Além disso, é estruturalista na obra ‘Por uma Nova Geografia’, uma vez que dialética nada tem a ver com estruturalismo.

Silva (1991, p.13) diz ainda que Santos não é claro ao fazer inferência nas questões relacionadas às formas e estruturas ou até mesmo quando aborda o espaço geográfico como segunda natureza sem se reportar à primeira. Menciona ainda que as relações sociais de produção do espaço não se dão de maneira idêntica entre os diversos grupos, tendo em vista que tal produção está “diretamente subordinado ao desenvolvimento das forças produtivas, ligado ao modo de produção vigente”.

A próxima corrente que se estabelece, também na década de 70, foi a da geografia humanista e cultural. Segundo Corrêa (2006, p.30):

Semelhante à geografia crítica, a geografia humanista, calcada nas filosofias do significado, especialmente a fenomenologia e o existencialismo, é uma crítica à geografia de cunho lógico-positivista. Diferentemente daquela, contudo, é a retomada da matriz historicista que caracterizava as correntes possibilista e cultural da geografia tradicional.

A subjetividade passa a ser priorizada para entender a relação das pessoas com o lugar, que se torna o conceito chave dessa corrente. O espaço concebido é o vivenciado, uma vez que está imbuído de sentimentos de identidade, ou seja, cada grupo social atribui ao lugar representações várias que acarreta valores e sentimentos primordiais para a construção da identidade.

Santos (2004, p.125) diz:

Esse viés de subjetividade tem uma exploração na geografia como vertente fenomenológica. Introduzida por Relph, como alternativa à metodologia positivista, pesquisando como o ambiente é estruturado por intencionalidades humanas que atribuem significados a seus elementos, e que foi seguido pelo trabalho de Tuan, desenvolvendo a idéia de que o espaço é organizado por uma projeção de afetividade humana, de tal forma que é possível um reconhecimento recíproco.

Para Yi-Fu-Tuan (1983, p.6), a distinção entre espaço e lugar deve ser entendida dialeticamente, pois “se pensamos no espaço como algo que permite movimento, então lugar é pausa; cada pausa no movimento torna possível que a localização se transforme em lugar”. Este teórico estabeleceu um neologismo, ‘topofilia’ para designar a, grosso modo, os laços de afetividade entre os meios social e material.

A geografia humanista e cultural recupera como elemento de análise a paisagem, só que agora esta passa a ser vista como sinônimo de afeição ou desprezo, em decorrência de estar associada a lembranças e diretamente ligada à identidade cultural. Assim, dependendo do grau de identidade que o indivíduo possa ter com o lugar, a paisagem poderá ser significativa ou não, uma vez que identidade, nessa concepção, é sinônimo de vivido.

A importância de tal corrente dá-se, a nosso ver, por dois aspectos básicos: 1) romperam definitivamente com o positivismo; 2) possibilitaram através do estudo do lugar, para que este campo da Geografia abrisse inúmeras análises.

## **1.2. O Espaço Social**

Com o surgimento do capitalismo, o espaço começa a requerer múltiplas mudanças em decorrência da nova organização social e econômica por ele engendradas. E é justamente nesse bojo de transformações que se dão os primeiros estudos acerca do espaço social.

Soja (1993) nos diz que, até aproximadamente a década de 60, a teoria social ficou impedida de associar a produção do espaço como sendo um processo social. Tal distanciamento ou impedimento foi assinalado pelo fato de tanto a sociedade como a história estarem se separando da natureza e, conseqüentemente, sendo concebidas como autônomas e totalmente privadas da relação homem/natureza.

O corte a esse tipo de análise foi dado pela geografia crítica ou marxista como foi denominada por alguns. Com a formatação da referida corrente, perceber-se a busca pela ligação entre espaço e fenômeno social. Assim, o materialismo histórico estabeleceu-se como elo primordial para que o espaço fosse analisado não apenas como um produto social, mas como algo que repercutia na formação das relações sociais.

Henri Lefebvre (1999), ao escrever *A Cidade do Capital*, foi um dos primeiros teóricos da corrente marxista a se dedicar ao fenômeno espacial. A obra não era especificamente sobre o espaço social, contudo, ao fazer uma releitura de textos de Marx e Engels, acabou contribuindo para chamar atenção para o fato de que os textos marxistas só têm sentido e importância se forem analisados no contexto social.

O espaço para esse autor estava diretamente vinculado às relações sociais de produção e aos meios como o capitalismo engendra a sua dominação: a ocupação e a produção espacial. O espaço se torna nessa concepção produtor e produto, relação e objeto, resultado e agente do sistema, tendo em vista ser o espaço um meio de produção e, conseqüentemente, uma força social de produção, um instrumento político e um elemento na luta de classes.

David Harvey e Manuel Castells foram dois outros teóricos da mesma escola de Lefebvre que se destacaram na análise do espaço social. Contudo, é bom salientar que as abordagens conceituais e analíticas concebidas por esses dois autores sofreram enormes mudanças, talvez, até em decorrência das diversas reações que suas idéias provocaram.

Harvey, por exemplo, ao analisar o espaço urbano tomou como elementos a acumulação de capital e a luta de classes. Considerou a cidade como padrão espacial para criação, extração e concentração de mais-valia. Concebeu a idéia da forma espacial apenas como lugar de concentração de mais-valia e somente depois como lugar de estímulo ao consumo.

Castells (1977), por outro lado, percorreu as suas teorias inspirado em Althusser e interpretou o espaço como integrante da relação conflituosa entre a sociedade e o capital. Tais teorias, segundo Soja (1993), foram um ataque direto à Escola de Chicago, que trabalhava a idéia de distribuição espacial ordenada e baseada nos estilos de vida particulares dos mais diversos grupos sociais urbanos.

Seguindo a trilha de que toda formação social está implicada nas estruturas econômica, jurídica-política e ideológica e que a formação social acaba sendo gerida pela estrutura econômica, uma vez que é composta pelas forças e relações de produção que estão ligadas à superestrutura, onde localizamos as instâncias políticas e ideológicas, Castells (1977) desenvolveu sua análise urbana sustentada na vertente de que todos os sistemas estruturais, como é o caso do capitalismo, contém subsistemas homólogos submetidos à estrutura maior (economia, política e ideologia). Assim, o espaço passa a ser concebido como

um produto material, que ligado aos outros subsistemas obtém forma, função e significação social.

Soja (1993) ressalta que as interpretações estruturalistas acerca do espaço receberam inúmeras críticas e se chegou à conclusão de que a abordagem da geografia marxista acerca do espaço era insuficiente. No bojo das possibilidades de múltiplas interpretações do espaço, a geografia humana crítica se posicionou e extrapolou as suas fronteiras de análise espacial.

É justamente no campo das novas abordagens que Castells reaparece com novas concepções espaciais. Soja (1993) diz que Castells estabeleceu uma diferença enorme sobre a concepção de espaço. A nova abordagem trazia um espaço intimamente ligado à sociedade. Também imprimiu ao seu campo de análise o espaço vinculado aos interesses da classe dominante e resultado das relações de poder e das resistências implementadas pelos grupos explorados. Observa-se que para alguns teóricos ele pouco inovou, uma vez que muitas de suas abordagens já tinham sido feitas, sobretudo, por Lefebvre.

A partir da década de 70, as teorias sobre o espaço são amplamente renovadas. Agora tem-se Harvey (1989), apontando o espaço como objeto da ação humana e com o indicativo de ser algo físico que estaria antecipando o real. Ao analisar o urbanismo e as categorias forma, espaço e processo, Harvey (1980) reforça a idéia de que a atividade humana cria necessidade de conceitos espaciais específicos.

Surge, assim, o cenário geográfico delineando o espaço das discussões sobre modernidade e pós-modernidade. Os novos cenários construídos criavam a impressão de racionalidade moderna que era sinônimo de produtividade, eficiência, funcionalidade e mensurabilidade ditadas pelos planejadores modernos.

Afinal como ressalta Harvey (1999, p.21):

Ser moderno é encontrar-se num ambiente que promete aventura, poder, alegria crescimento, transformação de si e do mundo – e, ao mesmo tempo, que ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. Os ambientes e experiências modernos cruzam todas as fronteiras da geografia e da etnicidade, da classe e da nacionalidade, da religião e da ideologia; nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une toda a humanidade. Mas trata-se de uma unidade paradoxal, uma unidade da desunidade; ela nos arroja num redemoinho de perpétua desintegração e renovação, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia. Ser moderno é ser parte de um universo em que, como disse Marx, “tudo o que é sólido desmancha no ar”.

As análises desenvolvidas por Milton Santos (1986) compreendem o espaço enquanto forma, função, estrutura e processo. Enquanto forma, o espaço é visível e ordenado; enquanto

função, ele é a estrutura da forma; enquanto estrutura, é parte do todo, e enquanto processo, pode ser definido como a ação contínua que, para ser analisado, requer a compreensão do conceito de tempo, mudança e continuidade. Tais termos, quando analisados em conjunto, permitem concepções acerca do espaço em sua totalidade.

Por totalidade diz Santos (1982, p.27):

A totalidade, objeto de nossa pesquisa é algo muito diferente de uma universalidade parcial, sistema de privilégios e privilegiados que, para se imporem à humanidade, deve antes de mais nada adormecê-la. Essa universalidade não é a verdade que a filosofia esperava da natureza.

Santos (1985) afirma que os elementos forma, função, estrutura e processo servem para analisar qualquer espaço, sejam eles micro ou macro-sociais. Assim, o espaço social seria aquele que abrange todos esses elementos enquanto constructo social.

A prática social passa a ditar o espaço social. Está intimamente ligada à idéia de ação, de mensuração e de concretude. O espaço social concebido por Santos (1986) é o da cidade, por ser um lugar de interação, de diferentes intensidades, de infinitas paisagens. Dizia que tudo no mundo é regido pela lei do movimento, portanto, o espaço social era dinâmico e real.

Santos (1986) resgata o debate sobre espaço e tempo como importantes para o entendimento e conceituação do espaço social, como sendo aquele que incorpora formas sociais e percepções de tempo e espaços diversos.

Entender as redes de significações sobre o espaço presentes nas mais diversas correntes geográficas e apresentadas nesse capítulo, implicou situá-las no contexto de tempo e espaço nos quais foram concebidas e produzidas. Nesse sentido, os autores com os quais optamos trabalhar ajudaram a compreender que o espaço demorou para ser entendido como constructo social.

Nesse campo de análise, o espaço torna-se um elemento surpreendedor, uma vez que, assim como fez com a geografia e todas as suas escolas, nos ajudou a repensá-lo como elemento instável e dinâmico em consonância com a densidade dos lugares e, portanto, entendido como lugar do vivido. Enquanto social, o espaço foi apresentado, sobretudo por Harvey, como condição para existência da temporalidade. Ou, no dizer de Santos (2004, p.37): “[...] o espaço é algo que, ao possibilitar o movimento, o tempo, e revelar-se energia e matéria, torna-se, portanto uma dinâmica tessitura de possibilidades, ou de espacialidades produzindo temporalidades.”



Ao se estabelecer conexões entre espaço e tempo, permitiu o entendimento e análises de percepções acerca do espaço social como constructo de relações de poder e de dialogicidade e de tensão permanentes que nos levam a conceber o ser e o devir do espaço social de formas diferentes. Tão diferentes e capazes de produzir uma multiplicidade de discursos acerca do espaço, inclusive, como nos diz Santos (2004, p.157), de “*propor a transposição ou superação de um discurso tradicional rotulado de geográfico para outro mais amplo e, ao mesmo tempo, mais preciso que é o discurso exossomático.*”

Por discurso exossomático o autor entende como sendo o resultado das técnicas desenvolvidas pelos homens para a moldagem espacial, e salienta que tal discurso não é para ser encarado para a apreensão do eu, mais sim da afirmação do eu, enquanto prática social que garanta através de uma proposta ecológica a sobrevivência da espécie humana no planeta.

Fecha-se este capítulo com algumas inquietações talvez pertinentes a todos que trabalham com o espaço, uma vez que este permite um campo de análise infinita e que corresponde a variado campo de representações culturalmente construídas. Tais inquietações se devem, também, ao fato de que analisar o espaço significa uma transposição ao espaço vivido e como tal há um conjunto de análise que permite tecer os fios investigativos da pesquisa.

## 2 PORTO VELHO: O NASCIMENTO DE UMA CIDADE

### 1.3. O Espaço Urbano como Objeto de Reflexão

*As cidades também acreditam ser obra da mente ou do acaso, mas nem um nem o outro bastam para sustentar as suas muralhas. De uma cidade, não aproveitamos suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas.* (Calvino, 2002, p.44)

Pensar o espaço social é pensar na cidade, é pensar no rural e no urbano. Mas, afinal, o que é o espaço urbano? Seria uma das formas ou metáforas referentes à cidade? O urbano já foi concebido nas mais variadas formas. Neste capítulo, procura-se entender como, a partir do século XIX, os teóricos analisam e apresentam os pilares de sustentação do urbano, ou porque não dizer das cidades, como nos lembra Calvino (2002), na epígrafe. Posteriormente, relata-se um breve histórico sobre a cidade de Porto Velho e seus sujeitos urbanos.

Deve-se deixar claro que, para construção desse Capítulo, foram utilizadas as idéias difundidas por pesquisas do Laboratório de Geografia Cultural da UNIR, que interpretam o urbano através de outras fontes como a imagem, a cena, a música, a língua dentre outras materialidades discursivas que ajudam a perceber o urbano como um espaço recheado de sujeitos e sentidos.

Mas, afinal, o que é o urbano? Para Corrêa (1999), o espaço urbano nada mais é do que um complexo conjunto de diferentes usos da terra, fragmentado e articulado entre si.

Mas o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às expressões de carga e descarga de mercadorias e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou das lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques (1999, p.7).

Contudo, historicamente quando se percorre o limiar do fenômeno urbano percebe-se as mais variadas formas de como esse espaço foi concebido e como foram traçados caminhos na busca de possibilidades, outras, de abordagens urbanas.

A maior parte dos teóricos, como nos diz Barros (2007), que se detiveram em pensar o espaço urbano, assinalam o século XIX como sendo o século em que se passou a desenvolver reflexões sobre o fenômeno urbano, uma vez que pensar a cidade tinha ficado relegado, em séculos anteriores, aos poetas, teólogos, cronistas, dentre outros e, por mais que já houvesse

escritos sobre as cidades, essas não eram analisadas dentro de uma forma mais específica de organização social.

Por outro lado, também no campo mais específico do Urbanismo começam a surgir no século XIX as primeiras obras preocupadas simultaneamente com a forma, a funcionalidade, e seus desdobramentos sociais. Havia, é claro, os tratados renascentistas que desde o século XV, propunham agir sobre a vida cotidiana através de uma ação sobre o espaço urbano que considerasse as suas necessidades econômicas e sociais, e aqui, nas teorizações destes arquitetos renascentistas, já encontraremos os primeiros esforços de concretizar uma verdadeira arte urbana. Mas um campo de estudos que começa a analisar a cidade como um espaço que corresponde a viver próprio que é possível de ser estudado mais sistematicamente sob o ponto de vista das ciências sociais, aliás, em formação, eis aqui uma contribuição mais específica que só poderia ser trazida pelo século XIX. (BARROS, p.10)

O século XIX assinala, também, as grandes transformações na rede urbana. Para efetuar os registros, foram esbanjadas várias idéias acerca da cidade e sua formação de modo a legitimar e entender melhor a nova forma de urbanização.

Vale salientar que esse século aponta a multidão em seu cenário e, com ela, nova imagem acerca do espaço público. A mistura de pessoas que passam apressadas pelos espaços públicos e que se aglomeram, gera a quebra de hierarquias sociais e rompe a condição econômica entre ricos e pobres, dando a idéia de homogeneização social.

No século XX, a reflexão sobre o aspecto da urbanização acabou por concebê-la como fazendo parte da natureza e a origem das cidades como derivadas da junção de vários fatores e da formação das células sociais básicas, como era o caso da família ou de outros agregados, que fizeram surgir as instituições. Em muitas publicações desenvolvidas até a primeira metade do século XX, é comum notar a questão do político-institucional estando no cerne da reflexão sobre a urbanização. No entanto, é importante ressaltar que o século XX traz, em seu bojo, outras preocupações e o urbano passa a ser refletido pela função econômica e suas influências no viver citadino.

Analisar a cidade requer estudar a sua estrutura econômica, pois, para muitos teóricos, como é o caso de Singer (1998, p.139), a economia ditava o modo de viver nas cidades:

Por mais que variem as definições do que constitui uma “cidade”, a maioria delas concorda num ponto: trata-se de uma aglomeração humana, de um conjunto de pessoas vivendo próximas umas das outras [...]. A partir desta conceituação do urbano, podemos tentar descobrir a função econômica da cidade. Haverá alguma razão econômica que leve grandes massas humanas (só o Brasil possuía em 1970 onze cidades de mais de 500 mil habitantes) a se agruparem em áreas bastante reduzidas? A resposta parece ser que determinadas atividades exigem a cooperação de um elevado número de pessoas, que precisam viver próximas umas das outras para poder desempenhá-las.

Harvey (1980, p.13) nos diz que “a cidade é visivelmente uma coisa complicada” e, nesse sentido, para estabelecer teorias gerais sobre a mesma deve-se levar em consideração, sobretudo, o processo social e a sua forma espacial. O autor concebeu a cidade como resultado produtivo da acumulação e extração da mais-valia. Ou seja, ao perceber a cidade dessa forma, acabou por admitir que o espaço urbano seja, antes de tudo, lugar de concentração de mais-valia para, num segundo momento, concebê-lo como lugar de estímulo ao consumo, como foi ressaltado no capítulo anterior.

Valendo-se das idéias de Chalhoub (2006), percebe-se que, entre o final do século XIX e início do século XX, o espaço urbano é cercado pela cientificidade, uma vez que os medos das epidemias tomavam conta dos centros urbanos, onde é difundida pelos os cientistas a “teoria dos miasmas”. Tal teoria atribuiu ao solo, principalmente aqueles habitados pela classe trabalhadora, de emanar cheiros nocivos, causadores de inúmeras doenças.

Assim, surgem vários diagnósticos que colocam os hábitos de moradia da população de baixa renda como nocivo e contagioso à sociedade. As habitações coletivas, como é o caso dos cortiços, que demarcam os centros das cidades, passa a ser visto como foco de irradiação de epidemias e terreno fértil para propagação de vícios de todos os tipos.

O final do século XIX e o início do século XX assinalam para o espaço urbano a construção dos discursos carregados de ideologia, que trazem, em seu bojo, a ordem, a civilização, o progresso e a incorporação de novos elementos, como limpeza e beleza. Isso tudo, para garantir as transformações necessárias que o espaço urbano deve sofrer para se consolidar como um espaço acolhedor, sobretudo, ao capital. Chalhoub (2006, p. 52), ilustra bem isso quando analisa a malha urbana no segundo reinado no Brasil:

[...] a prestigiosa Ciência dos higienistas parecia legitimar as pretensões dos empresários ao insistir na necessidade de uma terapia radical no centro da cidade, e ao enfatizar sempre que a destruição das moradias consideradas insalubres e a diminuição da aglomeração de pessoas naquela área eram os dois motes essenciais de tal terapia.

A intenção de sanear o espaço implica em mudanças de hábitos cotidianos dos trabalhadores, que está associado a hábitos mundanos. Segundo os sanitaristas, esses hábitos deviam ser substituídos por comportamentos mais próximos das classes dominantes. Afinal, a idéia era submeter à classe trabalhadora aos interesses da burguesia. Contudo, para a classe trabalhadora sujeitar-se a “vida moderna” significa se submeter à nova condição de vida e de trabalho que o capital começa a impor.

Esse era o momento de reestruturação do urbano, afinal, o cenário que se concluía era de miséria, ignorância e epidemias, e isso, aos olhos do capital, significava atraso e entrave à economia de qualquer país. Reformas urbanas foram necessárias para exterminar o ócio e os vícios da maior parte da população. Discursos inflamados foram fundamentados para acabar com o ócio, pois esse era um sinal de delinquência. Havia necessidade urgente de trazer a massa de volta ao trabalho.

Victor Hugo, no livro *Os Miseráveis* (1982, p. 142), exemplifica bem o tipo de ociosos comuns nas sociedades urbanas:

[...] nulos, vazios, parasitas, fumam, bocejam, cheiram tabaco e jogam bilhar; para ver descer das diligências os viajantes, passam a vida pelos cafês, jantam nas hospedarias, teem cão que come os ossos debaixo da meia, e uma amante que põe os pratos em cima; que exageram as modas, admiram a tragédia, olham para as mulheres com desprezo, rompem botas velhas copiam Londres através de Paris, e Paris através de Pont-à-Mousson, envelhecem patetas, não trabalham, nem servem para nada... Se eles fossem ricos, dir-se-hia: são elegantes; se fossem mais pobres, dir-se-hia: são vagabundos. Pois não são, nem mais nem menos do que ociosos..."

Assim, a urbanização que se construía dentro de um projeto de reestruturação do urbano no âmbito da modernidade acabou criando duas categorias para a pobreza: a digna e a viciosa. A pobreza digna era representada pelos trabalhadores pobres que labutavam muito para manter a família unida, os filhos na escola e estavam inseridos no mundo do trabalho, da moral, dos bons costumes e, sobretudo, no contexto da fábrica e sua disciplina. Esses pobres foram o que Foucault (1982) denominou de os “docilizados”, os “disciplinados”, ou seja, aqueles que estavam subordinados aos objetivos capitalistas.

A pobreza viciosa era representada pelos vagabundos originados do processo de segregação imposto pelo projeto de modernidade urbana. Esses deveriam ser combatidos com medidas saneadoras que visavam a ordem pública, a paz das famílias e a salvação pelo trabalho disciplinado e regular. Transformar o vício em virtude tornou-se lema do mundo urbano.

No Brasil, os estudos de Caio Prado Jr. (1957: p. 279-280) analisam a situação dos pobres alijados do sistema produtivo e ressaltam que: “vai avultando com o tempo, dos desclassificados, dos inúteis e inadaptados, indivíduos de ocupações mais ou menos incertas e aleatórias ou sem ocupação alguma.” É importante salientar que inserir os indolentes ao mundo do trabalho faz parte da missão civilizadora e dignificadora que se implanta no Brasil desde a fase do Brasil Império, como chama atenção Chalhoub (1986, p. 29):

[...] o conceito de trabalho se reveste em de uma roupagem dignificadora e civilizadora [...], que viria inclusive, despertar o nosso sentimento de “nacionalidade”, superar a ‘preguiça’ e a ‘rotina’ associadas a uma sociedade colonial, e abrir as portas do país à livre entrada de costumes civilizados – e do capital – das nações européias mais avançadas.

As metáforas construídas acerca do urbano e seus sujeitos correspondiam à imagem que queria se construir sobre o mundo moderno projetado para o consumo interno e a propagação de mercado para o exterior. A exaltação ao progresso através de um ordenamento social serve para legitimar o espaço urbano como o responsável pelo o desenvolvimento industrial do início do século. Afinal, a força produtiva se concentrava nos grandes centros e estavam inteiramente à disposição do capital e sua ideologia. Mesmo os que tendiam transgredir com a ociosidade, como já abordado, acabavam por se submeter à lógica capitalista. A idéia que marcou o início do século passado nos centros urbanos, foi a de formar uma classe trabalhadora eficiente, passiva, obediente e disciplinada.

A partir do final do século XIX e início do século XX, foi aberto um intenso labirinto de definições sobre o espaço urbano e suas funções. No entanto, o que interessava ao cientista social no século XX era verificar a cidade em suas multiplicidades de imagens e entender os problemas citadinos em suas diversidades.

A cidade torna-se simultaneamente “artefato”, “produto da terra”, “ambiente”, “sistema”, “ecossistema”, “máquina”, “empresa”, “obra de arte”, ou mesmo um “texto” onde podem ser lidos os códigos mais amplos de sua sociedade. Desenvolve-se novos conceitos. “Armadura” ou “rede urbana”, a cidade revela sua interação com outras cidades, com o campo que a circunda, com o sistema estatal mais amplo. (BARROS: 2007, p.17)

As metáforas acerca da cidade surgiram a partir do momento em que os geógrafos resolveram responder a questão: o que seria uma cidade? Eufóricos em responder ao questionamento, acabaram por se utilizar de recursos metafóricos e espacializá-los.

Os estudos de Ferrara (1999, p. 202) apontam os fenômenos urbanos da seguinte forma:

Conhece-se o fenômeno urbano através da linguagem que o representa e constitui a mediação necessária para a percepção: não pensamos o urbano senão através dos seus signos. Entender a lógica dessa representação é condição necessária para produzir a teoria explicativa do urbano, ou seja, a fragilidade desse fenômeno na formulação de sua auto-evidência e o caráter de mediação da imagem urbana para a compreensão dele deixam claro a relação que se estabelece entre o fenômeno urbano como objeto de conhecimento através da imagem que o representa.

Nas reflexões que o século XX produziu acerca do espaço urbano, é notório observar que ele é, sobretudo, resultado do constructo humano. É uma espécie de espelho, onde a sociedade se vê refletida. Perceber-se, como nos lembra Landim (2004, p. 31), ao se produzir e utilizar-se do espaço urbano, que a sua sociedade pode perceber a “sua história, sua cultura, seu meio de produção, seu estágio técnico e tecnológico, a divisão de classes, a luta pelo poder, entre outros fatores espelhados na configuração espacial da cidade.”

Dessa forma, a cidade passa a ser concebida de várias formas. Como sede de um município, como espaço urbano, como limite territorial, como um conjunto de imagens ou como unidade estatística e espacial, dentre outras. Contudo, a cidade é muito mais que isso, ela é, em sua essência, o resultado da construção humana e, para compreendê-la, torna-se mister analisar os seus diferentes sentidos e o imaginário que a alimenta. Será justamente nessa vertente que se analisam os pilares que fundamentaram a origem da cidade de Porto Velho.

#### **1.4. Porto Velho: A Cidade (In)Visível**

Na segunda metade do século XIX, a produção de borracha silvestre surgia na Amazônia como uma grande atividade econômica, contribuindo para elevar o Brasil ao grau de maior produtor de borracha silvestre do mundo. Nesse contexto, o espaço geográfico que corresponde, atualmente, ao Estado de Rondônia, torna-se responsável por uma parte significativa dessa produção.

Contudo, o território boliviano se projeta, nesse período, como um grande produtor de borracha; apesar de chegar ao apogeu produtivo, com a exploração da borracha, um grande problema passou a afligir o referido território. Como fazer para escoar a produção? Após o processo de independência, a Bolívia ficou sem saída direta para o mar. A solução inicial encontrada fora a de convocar uma comissão, em 1846, cuja função seria fazer um estudo preliminar visando viabilizar uma rota fluvial que permitisse o acesso ao Atlântico.

Os estudos resultam em relatórios que apontam duas alternativas ao governo boliviano: a primeira seria a construção de canais nos trechos encachoeirados do Rio Madeira e a segunda indicava a construção de uma ferrovia à margem direita do Rio Madeira, mais precisamente, na localidade de Santo Antônio do Madeira.

Após análises das alternativas apresentadas pela comissão de estudos, a Bolívia considerou viável a execução da primeira. Assim, o governo resolveu terceirizar os serviços e, em 1868, concedeu a George Earl Church, um engenheiro norte-americano, a abertura da empresa National Bolivian Navigation Company, que, além de explorar o comércio de navegação sobre os rios Madeira e Mamoré, responsabilizou-se pela construção dos canais necessários nos trechos encachoeirados do Madeira.

No entanto, ao tentar capitalizar recursos junto aos banqueiros ingleses, esses resolveram apoiar a segunda alternativa presente nos relatórios de estudos. O apoio à alternativa da construção de uma ferrovia correspondeu aos interesses comerciais, uma vez que a Inglaterra era a maior responsável pela produção mundial de trilhos, vagões e locomotivas.

Iniciaram-se, com isso, as negociações para obter o apoio do governo brasileiro para o começo das obras, tendo em vista que a ferrovia seria construída totalmente em solo brasileiro. O Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradicação, firmado em 1870, pelos dois países, atraiu investidores ingleses e levou o Coronel Church contratar a



empreiteira Public Works Construction Company para dar início às obras de construção da ferrovia.

A empreiteira Public Works enviou, em 1872, alguns engenheiros para um estudo preliminar. O local onde desembarcam, segundo Ferreira (1982), não era nem uma vila e nem um povoado e ali foram colocados os materiais trazidos para o início dos trabalhos e implantados os alojamentos dos engenheiros. Registros conferem o grau de dificuldade enfrentadas pelos técnicos no início da empreitada, dentre eles, o grau de insalubridade da região e a dificuldade de encontrar mão-de-obra. Mediante a inúmeras dificuldades, a firma empreiteira resolveu abandonar o projeto de construção da ferrovia.

A segunda tentativa de construção surgia com a contratação, feita por Church, da firma norte-americana P. & T. Collins. O início da empreitada foi marcado por doenças, dificuldades com a mão-de-obra, com a densa floresta, que recheava o imaginário dos engenheiros de perigos e adversidades, com o crédito cortado, com a fuga de operários e inúmeros processos na justiça. Em 1878, a firma norte-americana desistiu do projeto e entrou em concordata. Porém, é interessante salientar que ela deixou mais de 7 km de linha fincada, uma pequena locomotiva e materiais empilhados. Diante do fracasso de mais uma tentativa de construção de uma ferrovia em plena selva amazônica, o governo brasileiro resolveu cancelar a conseqüência dada a Church.

Em maio de 1882, os governos boliviano e brasileiro resolveram firmar mais um tratado; dessa vez, seria o de Navegação e Construção de Via Férrea. Visando dar sequência ao projeto de construção da ferrovia, o governo brasileiro resolveu nomear uma nova comissão de estudos, chefiada por Carlos Morsing, engenheiro sueco naturalizado brasileiro. O objetivo da Comissão Morsing foi o de apontar uma nova rota para construção da ferrovia. Como resultado dos estudos, a Comissão apontou, em 1883, que fosse alterado o ponto inicial da ferrovia.

Diante de todas as dificuldades e dos investimentos fracassados, feitos nas duas tentativas de construção da ferrovia, o governo boliviano viu-se obrigado a arquivar o sonho de garantir o escoamento de sua produção pelo solo brasileiro.

A situação de letargia atribuída ao sonho de construção de uma ferrovia em plena selva amazônica, alterou-se a partir do momento em que o território, onde atualmente se situa o Estado do Acre e pertencente a Bolívia, começou a ser apimentado pelos embates travados entre brasileiros e bolivianos. Convém lembrar que o referido território já era utilizado pelo

governo brasileiro como “um grande presídio a céu aberto, para onde enviava prisioneiros políticos e criminosos comuns. Entretanto, rico em seringueiras, o Acre recebeu na segunda metade do século XIX, milhares de nordestinos em busca de trabalho em seus seringais.” (Matias: 1998, p. 35).

Mediante a presença de muitos brasileiros em seu solo, o governo da Bolívia resolveu, em 1889, tomar a posse definitiva dessa parte de seu território e criou postos alfandegários para arrecadar os impostos oriundos da comercialização da borracha silvestre. Tal medida causou animosidade entre os brasileiros que por lá viviam e trabalhavam nos seringais bolivianos. Várias revoltas foram desencadeadas, o que levou o governo boliviano, em 1901, a arrendar o atual território acreano a um consórcio norte-mericano, inglês e alemão fazendo surgir o Bolivian Syndicate, que recebeu por missão a colonização da região e a exploração da borracha.

Os brasileiros, que por lá viviam, não aceitaram o consórcio e, apoiados por seringalistas e pelos governos do Amazonas e do Pará, desencadearam a Revolta Acreana, em 1902, liderada por Plácido de Castro. Conforme a revolta obtinha algumas vitórias, no território brasileiro iniciava-se uma campanha que propunha a anexação do território - em conflito - ao Brasil. Por outro lado, o governo brasileiro tentava resolver o impasse na diplomacia e encaminhava, como mediador, o Barão do Rio Branco. Porém, as tentativas de finalizar o conflito armado na base diplomática nada adiantaram e, para resolver a questão e fortalecer o exército liderado por Plácido de Castro, o governo brasileiro resolveu enviar tropas ao território em conflito. Assim, em 1903, o território, até então boliviano, passou para as mãos do governo brasileiro.

Na tentativa que não houvesse represálias por parte da Bolívia, o governo brasileiro resolveu a questão com Tratado de Petrópolis, em 1903, onde o Brasil se comprometeu, em troca do atual Estado do Acre e o pagamento de alguns milhões em libras esterlinas, a construir uma ferrovia que garantisse o escoamento da produção boliviana. Partindo de Santo Antônio e chegando até Guajará-Mirim<sup>1</sup>, a concessão da nova empreitada coube à empresa

---

<sup>1</sup> Guajará-Mirim é um dos municípios de Rondônia que faz fronteira com a Bolívia; surge como porto de estocagem de borracha silvestre e era conhecido nesse período por Porto Esperidião Marques e pertencia ao território mato-grossense. Com a construção da ferrovia, a localidade tornou-se núcleo de povoamento ligado à Ferrovia Madeira-Mamoré. Com o crescimento demográfico na localidade, em 1922, o governo do Mato Grosso concedeu a elevação da localidade à condição distrito do município de Santo Antônio do Madeira. Quatro anos mais tarde, o distrito foi elevado à categoria de Vila, sob o nome de Guajará-Mirim. Ao atingir um desenvolvimento maior do que o município a que estava submetida à Vila, em 1928, foi elevada à condição de município de Guajará-Mirim e, a partir 1943, foi incorporado ao Território Federal do Guaporé pelo então presidente Getúlio Vargas.

norte-americana *Madeira-Mamoré Railway CO*, comandada pelo Engenheiro norte-americano Percival Farquar.

Foi nessa terceira fase de tentativa de construção da ferrovia, com a empresa norte-americana, que nasceu a cidade de Porto Velho. Para supervisionar a construção da ferrovia, foi contratada a firma, também norte-americana, *May Jeckyll & Randolph*. Após análises feitas pelos engenheiros, ficou decidido o deslocamento da base inicial da ferrovia de Santo Antônio para Porto Velho.

[...] começou a companhia a derrubar a mata, a fim de construir a estação inicial, um cais, as oficinas da ferrovia, casa do pessoal graduado etc. Começava, pois, a surgir uma cidade, no ponto inicial da estrada de ferro. Porto Velho situava-se cerca de 7 quilômetros abaixo de Santo Antônio. (Ferreira, 1961, p.202)



**Figura 1:** Reta de 44 Km entre os Rios Mutumparaná e Abunã  
Foto: Dana Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

É importante ressaltar que existe toda uma discussão, ainda sem bases consensuais, entre os historiadores, ditos regionalistas, acerca do nome do município de Porto Velho. Para alguns, o nome original da cidade era ‘Porto Velho de Santo Antônio’ conforme apontam os jornais do início do século passado, que foram impressos por essas paragens. Tais jornais foram o “The Porto Velho Times”, “The Porto Velho Courier” e “The Marconigran”. Todos os jornais, como se percebe por seus títulos, foram publicados em língua inglesa, para atender o público a que se destinava, isto é, aos funcionários da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Foi levantada, também, a hipótese de que a cidade recebeu o nome de ‘Ponto Velho’, ou ‘Antigo Ponto Militar’, em virtude da Guerra do Paraguai. Atesta-se que, durante a fase da guerra, o governo imperial, temendo, devido à vulnerabilidade da fronteira brasileira, uma possível invasão boliviana ao seu território, mandou construir, em Santo Antônio, um ponto militar, que logo foi transferido, devido à insalubridade do local, para onde hoje se situa Porto Velho. Portanto, para alguns estudiosos, o nome da cidade é atribuído ao ponto militar estabelecido.

Condicionou-se atribuir a data de batismo de Porto Velho a um documento datado de 1917, que, segundo Silva (2007, p. 20), serve como certidão de batismo para cidade, por ser o primeiro documento que fala da origem do nome. Contudo, ao contrário do que se tem propagado pela historiografia dita regionalista, Porto Velho já nasceu com esse nome. Para afirmar isso, recorre-se ao Relatório Anual do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, datado de 7 de agosto de 1908, que se refere, o tempo todo, ao nome de Porto Velho, mesmo antes do ano de criação oficial da cidade, que seria 1907, como se pode observar no trecho abaixo:

Reconhecido, entretanto, pelo engenheiro-chefe da comissão fiscal, por estudos a que procedeu, ser preferível Porto Velho para ponto de partida da linha, trouxe conhecimento deste Ministério, em officio de 14 de novembro, as razões justificativas dessa escolha, deixando de aceitar os estudos apresentados, correspondente aos primeiros 10.400 metros, até que fosse resolvida a questão de preferência do inicial da estrada.

Contudo, apesar do surgimento do nome ser, ainda hoje, palco de muitos debates entre os regionalistas, o que interessa, aqui, é focar como, através do projeto de construção da ferrovia, a cidade vai se delineando e apresentando seus atores sociais. Primeiramente, os trabalhadores estrangeiros e, posteriormente, demarca-se em sua malha urbana a presença dos excluídos do processo produtivo.

Durante a construção da ferrovia, no período de 1907 a 1912, a companhia importou, segundo Ferreira (1961), vinte e um mil homens, dentre esses, o maior grupo foi advindo da América Central, e aqui recebeu a denominação “barbadianos”<sup>2</sup>.

Como nos diz Teixeira (1998, p. 102):

[...] Homens de etnias e culturas diversas ligaram seus destinos às tragédias, epidemias, pânico e mortes violentas; construindo, com o alicerce de seus próprios corpos febris os dormentes, sobre os quais correriam os trilhos de um pálida imagem da sociedade capitalista que os impulsionava e exigia cada vez mais produtos tropicais, metais preciosos e matérias-primas, que abasteceriam os ávidos mercados euro-americanos.

Nessa fase de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (E.F.M.M.), e da cidade, é que acontece o embate entre várias culturas, dentre elas, a inglesa, a norte-americana e, pela diversidade cultural, a brasileira.

Porto Velho nasce, nesse contexto, amparada pela idéia de uma cidade marcada pelas diversidades culturais de seus sujeitos. De um lado, tem-se a cidade moderna e estrangeira, demarcada pelo espaço privado da ferrovia. Por outro lado, tem-se a cidade pobre e funcional, demarcada pelo espaço público. Por isso, não há como pensar numa identidade local para Porto Velho, tendo em vista as várias culturas que estão presentes em seu cenário no início do século XX. Reivindicar a autenticidade de uma cultura portovelhense é concebê-la em um quadro de não existência, uma vez que, ao conviver com este lugar, percebe-se que não existe uma identidade raiz. Deve-se entender que, por estas paragens, tem-se a implantação da cultura mundo, pois foram atraídos trabalhadores de todas as partes, consolidando, nesse espaço amazônico, uma verdadeira Torre de Babel. Portanto, os traços culturais presentes na sociedade são resultados de várias vivências culturais.

Para projetar a idéia de cidade moderna e funcional, precisa-se entender que Porto Velho já nasceu para atender às necessidades dos estrangeiros e, para isso, recebeu uma lavanderia a vapor (Figura 2), um jornal semanal, uma fábrica de gelo, luz elétrica, sistema de água e esgoto, além da criação de um hospital denominado Candelária<sup>3</sup>, que ficava a dois quilômetros do ponto inicial da ferrovia, para atendimento aos funcionários e operários contaminados pelas doenças tropicais.

<sup>2</sup> O termo barbadiano é utilizado para designar, no início do século XX, toda a população negra advinda da América Central e que aqui desembarcou para trabalhar na construção da ferrovia Madeira-Mamoré. Condiçãoou-se a chamar o grupo dessa forma, principalmente, porque Barbados é, já no século XIX, o ponto onde se contratam trabalhadores qualificados para a Amazônia. Contudo, ocorre uma concentração significativa de barbadianos, também, em Belém e Manaus.

<sup>3</sup> Hospital criado para receber os trabalhadores da ferrovia abatidos pelas doenças tropicais.





**Figura 2:** Interior da Lavanderia

Foto: Dana Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

Porto Velho, segundo Fonseca (1998), nasceu já dentro de um quadro de expectativas que apontam para um projeto de cidade voltada ao mundo do trabalho, com condições de higiene e dotada de todo o conforto e modernidade. Isso dá, à primeira vista, impressão de oposição ao antigo ponto inicial da ferrovia, que é a Vila de Santo Antônio do Madeira<sup>4</sup>, que apresenta um quadro deprimente de proliferação de doenças, prostituição e bebidas, o que leva a sua população a certo distanciamento do universo do trabalho.

Fonseca (1998, p. 17) ressalta que:

De fato, Porto Velho era anunciada como uma cidade moderna, planejada. A partir do pátio da ferrovia, seu núcleo inicial, observa-se a divisão funcional do espaço: o local de recreio, os locais de moradia (hierarquicamente divididos) e de trabalho

---

<sup>4</sup> Vila onde surge o primeiro núcleo de povoamento e onde originam algumas tentativas de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

(oficinas e escritórios). Mas, ao lado do espaço controlado pela ferrovia, surgiu aglomerações que, desde o início, revelou ser o avesso de seu embrião.

Porto Velho nasce seguindo a tradição das cidades projetadas na Europa no século XIX, ou seja, seguindo os três pilares de modernização implantados por Haussmann, em Paris, entre o período de 1853 a 1869; tais pilares são: a higienização, o embelezamento e a racionalização. A cidade que surge em plena selva marca a expansão das linhas férreas pelo Brasil e uma nova relação com o espaço amazônico. Começa-se a definir relações entre o público e o privado e a se consolidar normas disciplinares que ordenam, regulam e, sobretudo, punem.

Porto Velho, inicialmente, surge demarcada pela (in)visibilidade, em se tratando de determinados sujeitos, e pela visibilidade, de outros, sobretudo, de seus investidores. Conforme citado, a cidade nasce marcada pela (in)visibilidade em relação aos sujeitos, referindo-se ao grau de ordenamento e de modernização traçados, que colocava à margem a maioria da população local e tentava demonstrar a esses sujeitos que o espaço urbano que estava sendo concebido devia ser invisível no sentido de segregação social e espacial.



**Figura 3:** Porto Velho em 1910 – Área da Ferrovia  
Foto: Dana Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

Embalada pelo *slogan* “moderna e funcional” e com ruas largas delineando a parte central e demarcando espaços entre o público e o privado, Porto Velho, aos poucos, definia-se enquanto cidade. Inicialmente, pensava-se na necessidade de higienização do espaço em construção, ou seja, do espaço citadino, para, posteriormente, pensar-se no embelezamento e na racionalização. Afinal, não se podia repetir o mesmo erro cometido em Santo Antônio, como nos diz Fonseca (1998, p. 23):

As medidas assépticas dos capitalistas norte-americanos revelaram-se superficiais, não deram conta da profundidade dos conflitos e contradições gerados das relações sociais implantadas na selva e Porto Velho transformou-se, conforme morria Santo Antônio, em uma cidade com duas personalidades, sobrevivendo até hoje no conflito, emblematizado na mitologia grega através dos princípios contrastantes entre as personalidades de Apolo e Dionísio, entre as forças da “ordem” e as forças do “caos” em interminável e dilacerante conflito que resulta, como ontem, de uma estrutura social baseada na exploração do homem pelo homem”.



Outra abordagem, interessante, vem do trabalho de Teixeira (1988, p.122), que demonstra, por meio da análise do relatório de Oswaldo Cruz acerca da Vila de Santo Antônio, o antagonismo entre os mundos concebidos com a construção de Porto Velho. De um lado, temos a Vila de Santo Antônio, miserável e doente em todos os sentidos, e “não integrada aos valores sócio-culturais do capitalismo imperialista.” De outro lado, estava Porto Velho representando o mundo da disciplina e do trabalho, esboçado em todo o espaço concebido como privado pela ferrovia.

Ressalta-se que a cidade, que, aos poucos, estruturou-se dentro de um grau de (in)visibilidade, não era composta apenas pelo ordenamento que o capital queria tornar visível como marcação ao mundo do trabalho. Tem-se uma cidade constituída por um espaço público, miserável, doente e com outras marcações culturais. Mesmo que se tente aniquilar com a idéia de (in)visibilidade, a estrutura do espaço público que se constituiu em Porto Velho, na primeira metade do século XX, tornou-se perceptível nos aspectos, sobretudo, culturais, que são promovidos pelos seus sujeitos urbanos.

A cidade que se constitui fora do espaço da ferrovia garante a idéia de um território demarcado pela transgressão. Ao mesmo tempo em que se tenta demarcar a cidade por um ordenamento focado em atividades laborais, têm-se espaços que são marcados pela ‘ociosidade’ de seus de seus moradores que, alijados do processo de produção, são obrigados a desenvolver trabalhos, aos olhos do capital, considerados secundários. Surgiram, assim, as lavadeiras, vendedores ambulantes, seringueiros, dentre outros.

Pode-se verificar que o ordenamento proposto à urbe não se aplica a toda ela. A cidade de Porto Velho já nasceu dupla, isto é, trazendo como marca principal o antagonismo social e espacial. Ao nascer, já demonstrava, aos seus mais atentos atores sociais, que o discurso de moderna e funcional se decompunha, na prática, nos bairros pobres e miseráveis que se formavam, na primeira metade do século XX. Um dos bairros mais antigos, que surgiu no início do século passado, é o que ficou denominado de Mocambo. O bairro denominado de Mocambo pode ser associado à fase do Brasil Colônia, onde se têm as primeiras formações de mucambos, como nos lembra Freire (1968, p.53): “enquanto as senzalas diminuía de tamanho, engrossavam as aldeias de mucambos e de palhoças, perto dos sobrados e das chácaras. Engrossavam, espalhando-se pelas zonas mais desprezadas das cidades”.

Assim, não é inovador ter um bairro nesta parte da Amazônia com este nome. O intrigante, aqui, é ter um bairro amparado pelas marcas de desconstrução ao discurso oficial

da época. Nele, observou-se a formação do primeiro terreiro de macumba, que foi o de Santa Bárbara, a criação do Cemitério dos Inocentes, que surgiu no bairro e abriga os restos mortais dos excluídos sociais que não tiveram o direito de serem enterrados no Cemitério da Candelária.

O bairro surgiu sob o estigma da segregação espacial e social, uma vez que se contrasta da outra Porto Velho pelos tipos que habitam o local, pela mãe de santo que lidera o bairro, pelas filhas de santo, pelos lutadores de capoeiras, pelos seringueiros, que não se adaptam ao trabalho nos seringais e se refugiam no bairro, pelos seus bares e pensões, que atraem o lado boêmio da sociedade em construção. O Mocambo carregava, em seu nascimento, aos olhos dos administradores da ferrovia, a idéia de uma nova Vila de Santo Antônio, pelo seu grau de desordenamento e transgressões. Por isso, deveria se tornar (in)visível aos olhos da Porto Velho moderna, saneada e ordenada. Talvez, por isso, mesmo estando nas proximidades do centro, já nasceu periférico, e tal marca ainda é concebida ao referido bairro até os dias de hoje.

Quando se analisa a sua construção, a cidade se mostra com a marca da desterritorialização, apesar de estar fundamentada na idéia de ordenamento e de construção de um sujeito ideal para uma cidade moderna e funcional. A cidade é um fetiche. Ela será polifônica por conceber outros espaços, com traços culturais distintos, com novas possibilidades de construção de identidades diferenciadas.

Para resgatar esta ideia de (in)visibilidade da cidade de Porto Velho, recorre-se às teorias do geógrafo Eduardo Yázigi (2000), que ressalta que o urbanista, ao projetar uma cidade, a concebe segundo alguns princípios. Dentre eles, o de legalidade e o de legitimidade urbana, que são fundamentadas em uma divisão temporal e espacial. Assim, o tempo espacial passa a ser idealizado como o do prazer, representado pelos dos bares, bordéis, motéis; o do tempo do lar, correspondente ao interior da casa; o do tempo do trabalho, simbolizado pelo escritório, fábrica, lojas; o do tempo de movimentação, representado pelas ruas, calçadas, dentre outros tempos. Assim, qualquer espaço ou sujeito fora desses tempos são considerados transgressores. Na visão do urbanista, tempo e espaço têm que ser bem delimitados e regulamentados, uma vez que a cidade surge com a marca da segregação; por isso, ela é (in)visível. Para percebê-la, depende-se do tempo e do espaço em que se está enquanto sujeitos sociais.

Na figura 4, percebe-se o ordenamento e a marca da higienização do tempo do lar. O espaço doméstico retratado na imagem leva a idealizar que todas as casas, em Porto Velho, seriam dessa forma, uma vez que o espaço através da regulamentação projetada pelos urbanistas gera a ilusão da unidade e da homogeneização, desconsiderando seus sujeitos e suas histórias. Contudo, a realidade era outra. O que a imagem tentava tornar invisível aos financiadores eram os contrastes do interior de uma casa do espaço privado, conflitando com o interior de uma outra, no espaço público, sem as marcas da higienização. Mesmo em uma região endêmica marcada por várias doenças, como era o caso, sobretudo, da malária, da varíola e da febre amarela, proteger as janelas e as portas com telas e manter o ambiente, principalmente o doméstico, limpo, torna-se primordial para as famílias; no entanto, a preocupação com a higienização do espaço estava associada somente ao espaço privado.

Nogueira (1913, p. 13), ao analisar as os tipos de habitações construídas no espaço privado da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, diz que:

As principaes construcções feitas sob a fiscalização do engenheiro que, por parte do Governo, superintende os diferentes serviços da estrada, obedecem ao typo das habitações tropicaes. Elevam-se sobre pilares de alvenaria a uma altura média de um metro e meio do solo. São casas de madeira aparelhada, todas ellas, tendo corpo central protegido por paredes externas providas de tela metálica, o que se torna por assim dizer “estanques” aos mosquitos. Muitas dellas têm ainda as divisões internas teladas e, por maior preocupação, portas duplas de entrada, systemas de tambor.



**Figura 4:** Casal de norte-americanos - Área da Ferrovia  
Foto: Dana Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

Apresentar, por meio das imagens, a preocupação com a higienização dos espaços domésticos na tentativa de acabar com as epidemias e garantir o ordenamento social desejado pelo capital, é tentar aniquilar totalmente os outros espaços, sobretudo, os de Santo Antônio e, posteriormente, os dos bairros pobres constituídos na urbe.

Entretanto, observa-se que, no espaço público, os bairros que se consolidavam aos olhos dos administradores da ferrovia, como ‘não-lugares’ ou ‘lugares invisíveis’, deviam ser aniquilados. A (in)visibilidade é proposital em todos os sentidos. Tenta-se aniquilar, aos olhos do capital, a inserção da periferia na malha urbana.

O subúrbio tornou-se, em Porto Velho, um modelo alternativo de sobrevivência à vida urbana e foi visto como forma de territorialidade reivindicada pelas marcas culturais traçadas nas áreas periféricas.

Deve-se, aqui, lembrar que, no espaço onde a ferrovia se expandia, os mesmos cuidados com a habitação e com a higiene já não se davam. Morando em cabanas e entregues à própria sorte, o funcionário da ferrovia não tinha a mesma atenção por parte dos empreiteiros; para verificar isso, basta olhar a Figura 5.



**Figura 5:** Alojamento dos Trabalhadores da Ferrovia - fase de construção da E.F.M.M.  
Foto: Dana Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

A produção de imagem voltada ao interior da habitação é uma das marcas que o século XX produziu e levou a conceber tal produção pelo olhar de Marx, quando denomina de atração ou apego o sentimento que as pessoas têm pelos objetos ou signos do interior da casa. É o fetichismo das mercadorias na tentativa de produção da homogeneização da aparência, como nos chama a atenção Carrara (1999, p. 222):

Marx chamou essa atração de fetichismo das mercadorias, uma espécie de religião ou de narcótico, e foi um, dentre muitos, que se impressionou com o fato de se revestir coisas materiais com atributos sociais e afetivos, com sua fácil manifestação em termos de massa e, sobretudo, com seu resultado, uma inevitável homogeneização da aparência.



Nesse período, fez-se necessário, em Porto Velho, um ordenamento social para se ter um controle sanitário. Fonseca (1998, p. 27) registra os contrastes existentes entre a Vila de Santo Antônio, desordenada, e Porto Velho, como modelo de ordenamento:

A disciplina era mantida severamente, a companhia estruturou um corpo policial próprio e controlava a entrada das embarcações em seu porto. Tanto sob o aspecto social como sanitário somente desembarcava em Porto Velho aqueles que obtivessem a autorização da companhia. Dessa forma, ao referir-se àquela localidade o General Lobato Filho mudou completamente de tom: um legítimo centro comercial nos confins da Amazônia, um porto com embarcações, guindastes e carroças movimentando-se em atividade fabril. As residências eram planejadas para evitar a malária, amplas, com varandas e teladas, além disso eram abastecidas diariamente com carne verde, pão e gelo. Enfim, Porto Velho era a ordem enquanto Santo Antônio era caos.

A paisagem que se delineava era apresentada, aos olhos de seus investidores, como resultado de um projeto arrojado de construção de uma cidade moderna e funcional, que servia, dentre outras coisas, para demonstrar, pelo menos teoricamente, que seria possível modernizar e urbanizar a selva.

## **1.5. O Projeto Urbano do Município de Porto Velho**

A tentativa de criação de um projeto de urbanização, traçado a partir de 1915, quando Porto Velho se tornou município, separando-se da comarca de Humaitá, no Amazonas, já nasceu com um dilema: como fazer para unir os espaços público e privado, tão bem demarcados no limiar do século XX?

Inicialmente, não se tinha um projeto urbanístico propriamente dito para a cidade. Existia uma carência muito grande de mão-de-obra especializada para traçar tal projeto. Porém, um embrião de projeto urbanístico, se assim se pode denominar, começava a ser esboçado, inicialmente, pela necessidade de embelezamento do espaço público, dando a idéia de que o administrador iria homogeneizar os espaços e, posteriormente, inserir todos ao mundo do trabalho.

A resolução do dilema coube ao primeiro superintendente do município, Fernando Guapindaia. A solução encontrada foi a de criar um projeto urbanístico que unisse os dois espaços citadinos. A idéia inicial, segundo Fonseca (2007), era a de organizar e governar a cidade seguindo os padrões da ferrovia.

Cantanhede (1950, p. 32-33) descreveu a administração de Guapindaia da seguinte forma:

A administração de Guapindaia muito deve esta cidade, pois, foi no seu governo que se procedeu o alinhamento das principais ruas e aberturas de praças públicas; regulou-se o serviço de construções de terrenos mediante certas exigências compatíveis com a época e os foros de Vila que passou a ser o antigo povoado.

A cidade, nesse período, aglutinava um número significativo de desempregados e doentes. A paisagem que representava o espaço público era a de uma imensa favela, uma vez que as casas eram construídas, na maioria, de tábuas, e cobertas de palha. O grande desafio de Guapindaia seria “[...] embelezá-la, de transformar a ‘taba de índios’ em uma povoação moderna e ordenada, como aquela da ferrovia.” (Fonseca, 2007, p. 130).

O ‘projeto urbanístico’ que começava a ser traçado não passava de uma proposta de arruamento, no qual o superintendente redefiniu o nome das ruas batizadas pelo povo. Através da autorização do Conselho Municipal, a antiga Rua da Palha foi substituída por Natanael de Alburquerque, a Rua do Comércio tornou-se Avenida 7 de Setembro, a Rua Curral das Éguas passou a ser denominada de Floriano Peixoto. Além do projeto de arruamento, outras mudanças foram feitas na tentativa de melhorar e promover reformas urbanas. Dentre as mudanças, estava a inauguração oficial do Cemitério dos Inocentes, que já existia antes da criação do município, como já citado, e de algumas pontes para facilitar o acesso aos bairros.

Vale salientar que os nomes de parte das ruas de Porto Velho, na primeira metade do século XX, não traziam significado algum para maior parte da população que morava fora do espaço urbano. Isso pode ser facilmente comprovado pelo Mapa de 1911, Anexo 1; nele, percebe-se o espaço urbano sendo construído pelo estigma do espaço alienígena, uma vez que as maiores partes das avenidas carregavam nomes estrangeiros, tais como: Collins, Enguesing, Church, Gibbon e, para completar, uma avenida em homenagem à independência dos Estados Unidos da América, que era a 4 de Julho. Assim, mesmo após a implantação do projeto de arruamento, o superintendente Guapindaia não contribuiu muito para criar um projeto urbanístico que permitisse à população se identificar com o espaço em que viviam, já a partir dos nomes das ruas.

Na primeira metade do século XX, a cidade cresceu e, em 1947, há registros de que na cidade havia aproximadamente 1.710 construções, que iam de prédios governamentais, até os casebres instalados nos bairros periféricos. Já se reclamava, na década de 40, a necessidade de rede de esgoto e se traçavam elogios aos administradores pelo fato de terem sanado o

problema da água encanada e de iluminação pública e particular, que atingia o centro da cidade e boa parte do subúrbio (Cantanhede, 1950).

Comunga-se com a análise de Landim (2004), que garante a idéia de que a maior parte das cidades teve, historicamente, configurações semelhantes em seus projetos urbanísticos, guardando algumas especificidades ligadas a sua geografia física e às relações que a população estabelecia com o uso do cotidiano do espaço urbano.

A idéia de homogeneidade não foi registrada só em Porto Velho; ela esteve presente na origem de todas as cidades que surgiram em decorrência de assentamentos de ferrovias. Como consequência, teve traçados e relações urbanas em alguns casos similares.

A paisagem urbana, dentro desses projetos urbanísticos, segue os mesmos padrões: área da ferrovia, rua principal, ligada ao comércio e caracterizando o centro, e distribuindo os bairros periféricos.

Os idealizadores das cidades que se projetavam pelas ferrovias acabaram por contribuir para os primeiros traçados da cidade e, posteriormente, coube aos governantes traçar o modelo mais adequado de projeto urbanístico.

Deve-se, no entanto, dizer que a cidade de Porto Velho, desde início, manteve singularidades em relação às outras cidades que se desenvolveram ao longo de ferrovias. Podem-se observar tais diferenciações na política de aviamento, aqui desenvolvida, e no próprio projeto de construção da cidade, como se percebe pelas análises de Teixeira e Fonseca (2001, p. 143): “...a companhia quando para esse local se transferiu, encontrou apenas a mata e, assim, construiu uma verdadeira cidade.”

Em Porto Velho, com a queda do preço da borracha, o transporte ferroviário declina e, com isso, a cidade sofre um processo de inchaço, que leva os administradores a tentar implementar uma melhor proposta urbanística. Assim, verifica-se a criação de vários bairros, a criação de clubes de recreação e vários prédios vinculados ao serviço público.

Com o adensamento urbano, ocorre a diminuição das áreas livres em Porto Velho: os quintais, antes utilizados como áreas de lazer, agora se tornam espaços para lavagem e secagem de roupas, criações de animais e cultivo de árvores frutíferas. Ou seja, todos os espaços, dentro dos projetos urbanísticos concebidos às cidades do século XX, devem ser aproveitados.



Na ausência de espaços de lazer, as cidades se obrigavam a construir espaços alternativos para diversão. Verifica-se, com isso, um novo elemento urbano: o clube. No caso da cidade de Porto Velho, surge o Clube Internacional, que servia tanto para reuniões e recepções oficiais como para promoção de espetáculos e recitais. Dentre os clubes existentes, estavam os destinados à categoria dos ferroviários: o Danúbio Azul, o Social Diamante e o Recreativo do Guaporé, que, segundo Cantanhede (1950), era um dos mais antigos.



**Figura 6:** Clube Internacional em 1930  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Os clubes que surgiram em Porto Velho assinalaram a permissão de entrada somente às pessoas da elite, restando aos excluídos a elaboração de seu pacote de divertimento. Mais uma vez, surgiu o bairro do Mocambo como alternativa de lazer. Atraídos pelos bares, pelas mulheres que se aglomeravam nas casas noturnas e, também, pelos batuques advindos do terreiro de umbanda, os excluídos se divertiam, diga-se, alheios à recreação proporcionada à elite ferroviária.

Outros espaços de lazer foram construídos em Porto Velho; afinal, dentro dos projetos urbanísticos, as áreas destinadas ao lazer se tornavam lema. O lazer se constituiu em uma alternativa do governo para conter as tensões sociais.

Uma das marcas da cidade, contida na urbanização era a heterogeneidade espacial e social. Tal marca, em Porto Velho, foi percebida na primeira metade do século XX. A heterogeneidade espacial caracterizava-se, de um lado, pelo público, marcado pelos bairros periféricos e sem infra-estrutura, e o privado, moderno e ordenado. Qualquer proposta urbanística traçada para essa parte da Amazônia seria difícil de ser concretizada, em decorrência do desordenamento em que foi concebido o espaço público, com inúmeros becos e ruas sem um traçado definido. Esse desordenamento pode ser entendido pelo grau de importância e de estratégia que os moradores concebiam seus espaços. Nos bairros pobres, por exemplo, a rua era sempre povoada como se fosse extensão da casa. Em seus becos e em suas ruas, mal delineadas, era possível verificar os encontros de seus moradores para momentos de bate-papo informal ou divertimentos. Serviam, também, como modelo estratégico de fuga para todos aqueles que se refugiavam ou eram alijados do mercado de trabalho formal.

Carlos (2005, p. 23) salienta que “o uso diferenciado da cidade demonstra que esse espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória. A desigualdade espacial é fruto da desigualdade social”.

No entanto, por maiores que tenham sido as tentativas dos administradores em promover modificações no espaço urbano de Porto Velho, no início do século passado, tais modificações foram inócuas, uma vez que não levaram em consideração o princípio básico da urbanização, ou seja, a cidade só podia ser concebida pelo viver citadino. A partir de tais concepções, é possível analisar as trajetórias dos seus sujeitos urbanos, que se compuseram em Porto Velho na primeira metade do século XX.

## **1.6. Os Sujeitos Urbanos: Cateias e Mundiças**

Inicialmente, o espaço modernizante era o privado, ou mais precisamente, o da ferrovia. No entanto, aos poucos, a cidade foi se desenvolvendo e definindo os seus espaços entre público e privado.

Enquanto, nas cidades medievais, havia muros separando os espaços, as etnias e os grupos religiosos, como ressalta Barros (2007), em Porto Velho, tivemos a Avenida Divisória separando os espaços e seus sujeitos. De um lado, os trabalhadores em geral, e de outro, funcionários qualificados da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Ferreira (1982, p. 212) diz:

[...] durante o ano de 1910, chegaram a Porto Velho, contratados pela companhia, seis mil e noventa homens (6.090). Desses 494 eram constituídos de engenheiros, maquinistas, mecânicos e outras categorias profissionais afins, de diversas nacionalidades. O restante, 5.596, era constituído de operários, assim classificados por nacionalidades: brasileiros e portugueses, 1.636; Antilhas e Barbados, 2.211; espanhóis, 1.450; procedência desconhecida, 299.

No entanto, apesar da tentativa de não se permitir a presença de qualquer pessoa em Porto Velho que não fosse trabalhador da ferrovia, esse ordenamento não durou muito tempo e outros sujeitos começaram a surgir nesse cenário e a delineá-lo como um palco de lutas.

Começava a se compor, nesse contexto, uma cidade de um multicolorido inusitado, apresentado por seus habitantes das mais variadas nacionalidades e segregados espacialmente apenas por uma avenida, a Divisória, mas se esboça, também, uma cidade marcada por situações diárias de preconceitos, exploração e miséria (Fonseca, 1988).

A trajetória histórica do território que, atualmente, denomina-se de Estado de Rondônia, foi marcada pela presença de vários sujeitos, nem sempre bem quistos, tais como os marinheiros, que haviam se rebelado no famoso episódio da Revolta da Chibata, que, após julgamento, foram encaminhados ao navio Satélite, junto com quarenta e quatro mulheres capturadas no Rio de Janeiro e trazidas para essas paragens para trabalhar no exercício da prostituição. Tal episódio serviu para caracterizar que o espaço, aqui concebido, teria como marca principal a transgressão.

Assim, o século XX não significou, para essa parte da Amazônia, apenas o processo de construção da modernidade, mas, sobretudo, o momento onde se fez presente a luta dos grupos que estavam nessas paragens. Grupos esses, denominados de Categas<sup>5</sup> e Mundiças<sup>6</sup>.

A cidade que, aos poucos, foi se definindo, marcou os antagonismos de grupo sociais e culturais presentes nesse cenário amazônico. Na beira do porto, estabeleciam-se os primeiros contatos entre os negros da América Central e os trabalhadores nacionais. Altos, vestindo ternos de linho, sapatos lustrados e chapéu panamá, os barbadianos desembarcavam sonhando

<sup>5</sup> Termo utilizado pela população de Porto Velho, para designar no início do século XX, os trabalhadores considerados de categorias, uma vez que são funcionários da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré – E.F.M.M.

<sup>6</sup> Termo utilizado para designar, no início do século XX em Porto Velho, a população que não tem vínculo empregatício com a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e que, portanto, são considerados sem qualificação para trabalhar na ferrovia.

com dias melhores, enquanto para o restante da população que, não conseguindo adaptar-se à nova ordem, trajam roupas simples.

Para os que aqui chegavam, o trabalho era árduo, mas, com perspectivas de gerar frutos financeiros que permitissem voltar em condições melhores para o país de origem. A cada dormente fincado, a cada estação instalada e a cada locomotiva em funcionamento era motivo de satisfação e orgulho para os que promoveram a modernização na Amazônia em pleno início do século XX.

Satisfação tiveram, também, os barbadianos ao criar o ‘*Barbadian Town*’<sup>7</sup> com características caribenhas. As casas com características de palafitas, com muitas árvores frutíferas, animais, horta, e todo o espaço, com um grau de higiene muito grande, garantia aos barbadianos um pedaço de sua terra natal.

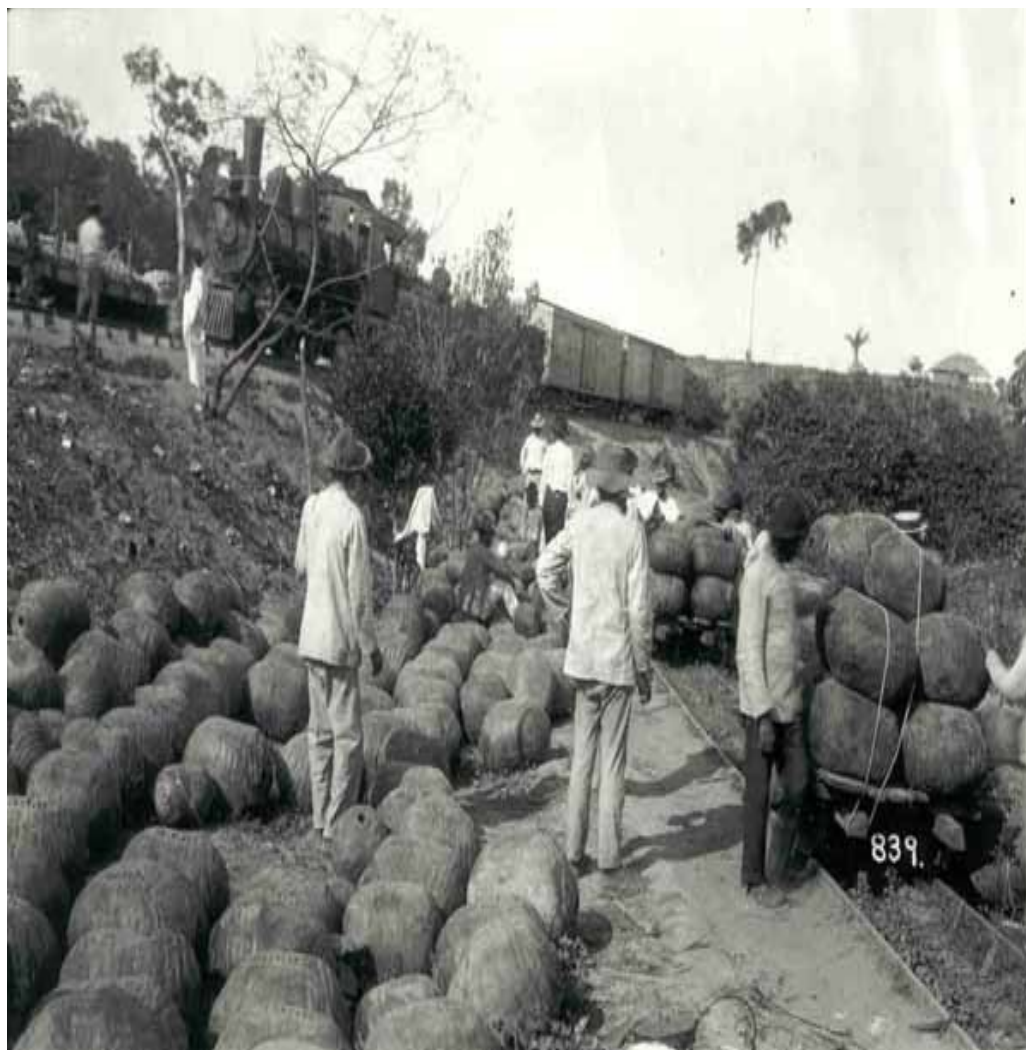
Hall (2003, p. 26), ao analisar as migrações caribenhas para a Grã-Bretanha, ressalta os estudos de Mary Chamberlian sobre as histórias de vida de migrantes barbadianos no Reino Unido e reforça a idéia de que esse grupo, ao se deslocar, transportava para o novo habitat pedaços de sua história e de seu local, “os barbadianos, sugere ela, têm mantido vivo no exílio um forte senso do que é a ‘terra de origem’ e tentando preservar uma ‘identidade cultural’ barbadiana.”

A leitura bíblica, os cultos realizados no barracão do bairro, as peças bíblicas encenadas pelos filhos e adultos do próprio bairro, os batizados, o idioma proferido, a elegância com que se vestiam, o grau de escolarização, e a estreita ligação de uma parte do grupo com o alto escalão da administração da ferrovia causavam um certo desconforto aos trabalhadores nacionais.

A figura 7 mostra o mundo do trabalho dos operários da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e serve, também, para ilustrar que, mesmo no trabalho, o negro barbadiano carregava um diferencial por falar em inglês e ser considerado mão-de-obra especializada. Apesar do processo de construção ser uma epopéia, o trabalhador negro da América Central mantinha uma relação de manutenção de sua base cultural. Ferreira (1977) ressalta que, para se proteger das picadas dos inúmeros mosquitos que podiam transmitir uma série de enfermidades e, por outro lado, temos a concepção dada por Weber (2003), vinculada à ética protestante.

---

<sup>7</sup> Bairro criado pelos barbadianos, único grupo de trabalhadores da ferrovia a ser permitido trazer suas famílias para Porto Velho. Tal bairro ficava na área privada da ferrovia.



**Figura 7:** Ponto de Estocagem da Borracha na [E.F.M.M.](#)  
Foto: Dana Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

A população local, por não entender a concepção cultural na qual os barbadianos se inseriam, os taxavam de preconceituosos, como demonstra Nogueira (2004, p.65), em um trecho de uma entrevista com um homem branco e ex-funcionário da E.F.M.M.: “Os negros do Alto do Bode se achavam superiores a todos nós. Quando eram cumprimentados por algum branco retiravam logo um lenço do bolso para limpar suas mãos.” Tal relação era encarada como natural pelos “barbadianos” que, por terem sido colonizados pelos ingleses, eram protestantes e seguiam o que Weber (2003, p. 45-46) denomina de espírito do capitalismo e da ética protestante. A relação com o corpo, estabelecida pela ética protestante, era a de privilegiar a mão-de-obra especializada, sadia e disposta a trabalhar. Por isso, cuidar do corpo, mantê-lo higienizado e priorizar o tempo com o trabalho era uma das primeiras normas.

Lembre-se tempo é dinheiro. Para aquele que pode ganhar dez shillings por dia pelo seu trabalho e vai passear, ou fica ocioso metade do dia, apesar de não gastar mais que seis pence em sua vadiagem ou diversão, não deve ser computada apenas essa despesa; ele gastou, ou melhor, jogou fora, mais de cinco shillings.

Quando os imigrantes da América Central chegavam a Santo Antônio e, posteriormente, a Porto Velho, para trabalhar na construção da ferrovia, não abandonavam seus princípios religiosos. Aqui, muito pelo contrário, eles eram seguidos com maior rigor, tendo em vista o fato das inúmeras doenças tropicais, que os obrigavam a se manterem sempre com roupas de mangas compridas, para se protegerem dos mosquitos, a não cumprimentarem pessoas doentes, mais “especificamente aquelas com feridas expostas e a levarem seus talheres e seus pratos sempre que eram convidados a almoçar ou jantar na casa de um nativo”, como ressalta Nogueira (2004, p. 68), em entrevista com uma descendente de barbadiano.

Aos nativos e ao restante da população que migravam de outras regiões brasileiras, sobretudo, do Nordeste, que aqui chegavam para trabalhar com a borracha, a realidade era outra. A cidade não oferecia muitas condições de ganho, não havia escolas e, além disso, existia uma segregação dos espaços: o espaço privado, da Madeira-Mamoré, onde moravam os barbadianos e todo o restante de estrangeiros e brasileiros que compunham o quadro de engenheiros e de mão-de-obra qualificada, e o espaço público, reservado aos nativos e outros brasileiros.

Os traços acima apresentados correspondem ao espaço privado, que é demarcado pelo tempo do trabalho, do ordenamento e da disciplina. Ao olhar a outra Porto Velho, a dos Mundiças, encontram-se concepções de tempo e espaço totalmente diferentes.

Enquanto o Barbadian Town reportava a idéia de bairro ordenado e focado no mundo do trabalho, os outros bairros, sobretudo, o Mocambo era o espaço do desordenamento. Enquanto os negros advindos da América Central liam a Bíblia, no Mocambo, os toques dos tambores do terreiro de Santa Bárbara conclamavam os excluídos para evocação dos seus orixás, através da liderança de D. Esperança. Assim, tem-se outros tipos de transgressões, como é o caso do processo de feitiçaria atribuída à ré Josepha Correia, conhecida por Zefa Cebola, que foi acusada de feitiçaria por cortar uma cebola em forma de cruz e colocá-la nas axilas de um homem, supostamente assassinado a mando de sua esposa.

Porto Velho se estruturou, assim: de um lado, os escolhidos, que se constituíam em mão-de-obra qualificada, e de outro, os excluídos, sobrevivendo de ocupações esporádicas e da generosidade de D. Esperança, que acolhia a todos os transgressores que se refugiavam no bairro do Mocambo. Menezes (1999, p. 23) salienta que:

Havia ainda, muitas mulheres sem família, deixadas por estas bandas depois de usadas em cabarés de Manaus, Belém, La Paz e por fim aqui, um fim de linha. Essas moças sem família, assim como os homens desempregados, encontravam no Mocambo um pequeno trabalho para sobreviverem, seja vendendo doces como pedreiros, carpiteiros e outras ocupações esporádicas. Pessoas do convívio de Dona

Esperença informam que ela acolhia a essas pessoas, nunca deixando um necessitado sem um prato de comida. Esses foram os primeiros moradores do Mocambo, os amoitados, ou conforme depoimento: ‘no batuque de Dona Esperança muita gente se escondia.

Pode-se estender essas compreensões para pensar a cidade, como formula Orlandi (2003), como espaço carregado de tensão social e como espaço que concebe lugares e lugares e, por isso, pode ser percebido por diferentes olhares e diferentes sentidos. Além disso, a cidade é percebida como lugar de perigo, onde poucos controlam muitos e onde o espaço público constrói os seus vigias, ou seja, por ser um lugar de perigo, acaba por se constituir em palco de constantes lutas e, em Porto Velho, a história não seria diferente.

Fonseca (1988, p. 34) auxilia na contrução imagética de Porto Velho, por volta de 1912, quando se dava o término da construção da ferrovia e um índice significativo de desempregados que transferiam, na análise do referido autor, o caos de Santo Antônio ao ordenamento previsto para Porto Velho :

Dessa forma foi composta a população da aglomeração que se formava fora do domínio do pátio ferroviário. Não somente naquele local, como também nos domínios da ferrovia formou-se um ambiente propício a violência, eram comuns roubos e assassinatos cujas as causas, segundo a administração da ferrovia, era a ausência de policiamento. Havia mesmo tiroteios no melhor estilo do faroeste.

Segundo Yêdda Borzacov (1988), dentro do espaço da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, os trabalhadores qualificados e a administração só falavam em inglês, o idioma português apenas era utilizado para reforçar ordens aos trabalhadores brasileiros. Até um cemitério, o da Candelária, foi construído para abrigar os restos mortais, segundo a referida autora, dos “alienígenas”.

Tudo que se encontrava no espaço privado da ferrovia, segundo Nogueira (2004, p. 70),

Correspondia ao ambiente estrangeiro: língua (inglesa) freqüentemente falada; o nome das locomotivas; a maioria da documentação expedida pela administração da ferrovia também era em inglês; isso sem contar os inúmeros negros barbadianos que ‘enfeitavam’ o cenário da Estrada no bairro Alto do Bode. Porto Velho se restringia a uma cidade sem características nacionais.

O cenário desses dois mundos tão diferentes leva, tanto os Categas quanto os ditos Mundiça, a estruturarem melhor os seus espaços conflitivos. As relações de forças sociais que se estabelecem, transformam Porto Velho em um palco de descontentamento e discriminação.

Devemos, aqui, lembrar como nos diz Barros (2007, p.75-76):

A segregação também se escreve por símbolos. A fronteira entre um bairro popular e um bairro da gente mais rica pode ser uma esquina, uma ponte, uma imagem, ou nem sempre se coloca de maneira muito precisa. Por outro lado, as cercas e fronteiras imaginárias estabelecem o lugar de cada atividade e de cada um dos



moradores têm um código que pode também ser decifrado por sociólogos e historiadores. Mas dificilmente se vê falta de saneamento de serviços públicos e de policiamento naqueles bairros habitados pelos ricos.

Em Porto Velho, os símbolos da segregação foram além das fronteiras espaciais, ou seja, perpassaram o público e o privado. A segregação se dava por meio do elemento cor, e do grau de instrução de seus sujeitos sociais. Isso significava dizer que os barbadianos não eram discriminados por serem negros, e sim, por serem instruídos, uma vez que eram considerados, em muitos casos, como mão de obra qualificada; por se comunicarem em inglês e por formar um grupo composto, em grande maioria, por professores e maçons e, também, por serem Categas. Por outro lado, o restante da população era também discriminada por esse grupo, tendo em vista que eram considerados negros, porém, não alfabetizados; eram considerados “não muito limpos”, o que fazia com que os barbadianos os concebessem como sujos, vadios ou, por assim dizer, Mundiças. Isso caracterizava bem a transposição de Santo Antônio para Porto Velho, ou seja, o caos reinando também na ordem.

Fica claro que a cidade não foi pensada quanto aos seus atores sociais. Pensava-se na ordem, na tentativa de segregar o caos. Esquecia-se que a cidade era lugar de encontros, e lugares de encontros não existem sem os seus sujeitos sociais e suas ações. Lefebvre (1974, p. 17) diz que:

Em minha opinião, e como sociólogo, sugiro a idéia seguinte: a cidade somente será repensada e reconstruída sobre suas ruínas atuais depois de termos compreendido adequadamente que a cidade é o desdobramento do tempo, daqueles que são seus moradores. E é por causa deles que temos de organizá-la finalmente de uma forma humana.

A análise da dimensão do projeto de construção da cidade de Porto Velho seguia as diretrizes de todas as cidades que surgiram na fase da modernidade. Apesar de inserir Porto Velho num quadro de modernidade, deve-se analisar esse momento no quadro de modernidade tardia. Por modernidade, Martins (2000) diz que “modernidade é a realidade social e cultural produzida pela consciência da transitoriedade do novo e do atual”.

O mundo que está sendo delineado como moderno surge carregado de símbolos de “mundos arcaicos” e recheados de mecanismos de controles sociais, e Porto Velho e seus sujeitos sociais, não fogem deste cenário.

[...] O moderno é, no fundo, apenas tênue carapaça que recobre precariamente as seguranças mais profundas de relações sociais arcaicas. Tão precariamente que, apenas cessada a vigília ao final do dia, esse mundo pretérito emerge à consciência, no sonho, para expor, julgar e temer as irracionalidades e desencontros da vida cotidiana. (MARTINS: 2000, p.75)



Os que tentam sobreviver no espaço urbano que se constrói, acabam por se inserir na lógica capitalista que coloca, sobretudo, a ideologia do trabalho vinculada à idéia de virtude como atestado básico para o ingresso no mundo do trabalho. Com este instrumento poderoso de regulação econômica e social, o universo capitalista, que se compunha em Porto Velho, no início do século XX, começava a repelir todo o tipo de transgressão que pudesse afetar os interesses do capital.

A cidade de Porto Velho foi concebida pelo paradoxo da ordem desordenada e todos os seus atores sociais pagaram o preço da estranheza e, dentro de um cenário multicolorido, desenvolveram critérios de sobrevivência com intuito de conviver com as diferenças e com os diferentes. Além disso, em Porto Velho, percebe-se que, em decorrência da agregação multicultural, aqui estabelecida, geravam-se sujeitos sociais, como os apresentados ao longo desse capítulo, que imprimiam à malha urbana, novos e improvisados códigos, além de ajudar a confeccionar espaços que requereram e ainda requerem o reconhecimento de seus sujeitos e de suas dinâmicas, visando uma interação maior com o urbano.

### 3 A CIDADE E A FOTOGRAFIA: A CONSTRUÇÃO DOS IMAGINÁRIOS REVELADOS

#### 1.7. A Cidade de Porto Velho e suas Representações Imagéticas

*[...] a cidade nunca deve surgir apenas como um conceito urbanístico ou político, mas sempre encarada como lugar da pluralidade e da diferença, e por isto representa e constitui mais que o simples espaço de manipulação do poder. (Dea R.Fanelon)*

Há uma inquietação inicial de querer entender e perceber, por meio das imagens, quais as representações que se constituem acerca da cidade de Porto Velho na primeira metade do século XX.

Compreender a forma urbana desta cidade, e suas múltiplas funções, é procurar entender o seu conteúdo, a sua motivação e todo o campo de representações daqueles que ajudam a construí-la no processo que se condicionou a chamar de modernidade amazônica. Como nos diz Lepetit (2001, p.107),

Falar da cidade como instituição imaginária implica concebê-la como uma criação cultural imersa no universo de significações que instituem a sociedade em geral e as sociedades específicas em particular. Para se entender bem o que é e o que não é uma cidade, é necessário indicar esta é expressão do social.

Assumirmos tal postura metodológica de entender o campo de representações presentes nas imagens produzidas sobre a cidade de Porto Velho, correspondentes à primeira metade do século XX, implica em partir de um determinado corpus teórico. Assim, busca-se, pela geografia cultural e pela psicologia social, o aporte teórico possível que possibilite entender os campos de representações construídos sobre a referida urbe.

O que deve ser respondido, de imediato, é qual o conceito que deve ser utilizado para as representações. Assim, busca-se, nas teorias de Moscovici (2003, p. 21), a garantia da fundamentação necessária para pensar esse campo investigativo:

Um sistema de valores, idéias e práticas, com uma dupla função: primeiro estabelecer uma ordem que possibilitará às pessoas orientar-se em seu primeiro mundo material e social e controlá-lo; e, em segundo lugar, possibilitar que a comunicação seja possível entre os membros de uma comunidade, fornecendo-lhes um código para nomear e classificar, sem ambigüidade, os vários aspectos de seu mundo e da sua história individual e social.

Quando se pensa nas representações imagéticas sobre a cidade de Porto Velho, na primeira metade do século XX, deve-se concebê-las dentro de um quadro de conexão entre

sujeito e objeto. E todas as representações aqui construídas serviram como forma de apreensão da realidade. Afinal, no campo das representações, aceitamos a imagem como processo de tradução de uma realidade, mesmo que aparente.

Busca-se, nessa parte do trabalho, resgatar a cidade por meio dos campos de representações construídos por seus sujeitos sociais. E, para fazer tal resgate, apoiamos-nos na ideia de Argan (1992), por entender o fenômeno urbano como um conjunto de bens culturais. A cidade é o espaço por excelência, onde se estabelecem as redes de significados que são expressos em bens culturais. Fazer uma leitura da cidade pelas imagens é tentar entendê-la partindo do pressuposto de que as representações são partes fundamentais para o entendimento da realidade ou de uma pretensa realidade. Isso é possível de ser concebido porque as representações são matrizes geradoras de práticas sociais e, também, porque, como diz Pechman (1992), resultam de um esforço de revelação/ocultamento produzido pelas imagens reais, representadas pelas ruas, arquitetura, cenários e, também, pelas imagens metafóricas advindas da pintura, poesia, literatura, discurso técnico e higienista, dentre outros.

Uma das primeiras representações feitas sobre Porto Velho é a da cidade que já nasce moderna. Tais considerações são possíveis de serem feitas em virtude das materializações, no tempo e no espaço, de um fenômeno social que caracterizou a cidade moderna como aquela com características diferenciadas, tais como: ordenamento, higienização, número de habitantes, rede viária, infra-estrutura comercial e de lazer, dentre outras.

Ao se pensar em Porto Velho, no início do século XX, há uma indagação premente: deve-se concebê-la ou não dentro da concepção de cidade moderna? A primeira leitura será perceber que o espaço construído e ordenado dos primeiros anos do século XX não seria o mesmo nos anos seguintes. Como se observa no capítulo anterior, a cidade de Porto Velho surgiu para atender aos interesses do capital e, de certa forma, nasceu embalada pela idéia de modernidade. E, por isso, pode-se dizer que ela transmitia percepções e elaborações de representações dentro de um quadro de modernidade para aqueles que nela passaram a viver.

Segundo Giddens (1991), o conceito de modernidade se refere ao estilo, ao costume ou organização social, emergidos na Europa do século XVII e, posteriormente, propagados para o resto do mundo.

Recorrendo às análises de Soja (1993, p. 36), entende-se melhor o processo de modernidade. Para esse teórico, todos os avanços tecnológicos e culturais levaram o homem a uma mudança de mentalidade e, com isso, a uma nova forma de conceber o tempo e espaço.

Todos os movimentos de guerras e revoluções ocorridos no século XX serviram para modificar drasticamente o mundo. Somado a isso, há o reforço da idéia do capitalismo industrial, que, ao contrário de sua anunciada extinção, manteve-se e se ampliou, sobretudo, em função de uma “radical reestruturação social e espacial”, ou como ainda salienta:

Acompanhando a ascensão dessa nova economia política do capitalismo, houve uma cultura modificada do tempo e do espaço, uma geografia histórica reestruturada, moldada a partir dos restos despedaçados de uma ordem mais antiga, e imbuída de novas e ambiciosas visões e projetos de futuro, à medida que a própria natureza e experiência da modernidade – do que significava ser moderno – dói sendo significativamente reconstituída.

Soja (1993) chama atenção para entender que o processo de modernização não se dá homogeneamente em todo o tempo e lugar; afinal, como todos os processos sociais, as geografias históricas ditadas pelo processo de modernidade serão distintas em decorrência das diferentes formações sociais que são estabelecidas. Por isso, em determinadas regiões, tem-se o fenômeno denominado de modernidade tardia, uma vez que as condições impostas pela modernidade determinam uma marcação de tempo e espaço específica para se estabelecer, e nem todas as sociedades estão em um estágio temporal evolutivo, se é que assim se pode designar, para conceber, ao mesmo tempo e em espaços diferenciados, os mecanismos de engrenagens da modernidade.

Nesse sentido, o projeto de modernidade se caracterizará pela representação de um tempo muito mais acelerado e de um espaço altamente demarcado, homogeneizado e uniformizado por máquinas e operários, de espaços ocupados por arquiteturas oponentes e por mercadorias produzidas para provocar desejos entre os sujeitos sociais dos espaços urbanos.

Ou, como nos diz Martins (2000, p. 39),

A modernidade se apresenta, assim, como máscara para ser vista. Está mais no âmbito do ser visto do que no do viver. [...] Os tempos contidos nas coisas e nas relações de certo modo tornam falsos, articulados por um contemporâneo que é sobretudo aparência.

À primeira vista, a cidade de Porto Velho passava um ar de modernidade, mesmo que tardia, uma vez que carregava as exigências das cidades modernas, que foram concebidas no século anterior a sua construção. Basta, para isso, observar os artifícios da modernidade aqui implantados na primeira metade do século XX: as instalações da ferrovia, o maquinário transportado para esta parte da Amazônia, os primeiros jornais impressos em inglês, os sujeitos urbanos, que por aqui transitavam; isso, sem falar no conjunto arquitetônico que se projetou em Porto Velho, na primeira metade do século XX, e que será objeto de análise no

quarto capítulo desse trabalho. Ou ainda, podem-se verificar, pela figura 7, outros signos que aqui se estabeleceram sob a égide da modernidade, tais como o maquinário, os trilhos e a própria floresta, que começava a ser alterada com o desmatamento, que é considerado uma das grandes consequências que a modernidade trouxe para a humanidade.

Tais imagens da modernidade tardia podem ser mais bem compreendidas pelo olhar de Morais (2000, p. 125), quando apresentou Porto Velho, no início do século passado, e toda a sua engrenagem de cidade dual, ou seja, de um lado moderna e, de outro, atrasada. Tal olhar nos revela as marcas da descontinuidade que o projeto de modernidade tentou aniquilar:

[...] Quem pisa pela primeira vez em Porto Velho tem a sensação de estar pisando uma dessas cidades cinematográficas, construídas, armadas e povoadas por todos os materiais e por todas as gentes no far-west da grande República do pavilhão estrelado. É a memória fiel que constata semelhante identidade. As casas de madeira, aqui cobertas de zinco, de palha, telhas de barro, teladas ao redor, como grande gaiolas, ao lado de edifícios de pedra e cal, de choupanas; a agitação febril da população heterogênea, que formiga de sol a sol; e a fisionomia predominante e quase coletiva do peão, que parece ter chegado e já parece pronto a partir, além de outras características, denunciam a urbe das mágicas, alevantada ao toque das fadas tutelares.

Contudo, antes analisar as simbologias presentes na imagem, é necessário definir o que é um símbolo. Para isso, recorre-se ao aporte teórico de Jung (1986, p. 114):

O símbolo não é uma alegoria nem um semeion (sinal), mas a imagem de um conteúdo em sua maior parte transcendental do consciente. É necessário descobrir que tais conteúdos são reais, são agentes com os quais um entendimento não só é possível, mas necessário. Com este descobrimento, compreender-se-á então do que trata o dogma, o que ele formula e qual a razão de sua origem.

Jung (1977) dizia que, quando a mente explora um símbolo, ela acaba por ser conduzida por um conjunto de idéias que estão fora do alcance da razão humana e, por isso, acaba-se utilizando do simbólico para definir ou descrever tudo aquilo que não consegue compreender integralmente. O símbolo é inconscientizável; ele precisa do elemento oculto para existir. Ou, como nos diz Durand (2001, p. 41), “*o símbolo é sempre o produto dos imperativos biopsíquicos pelas intimações do meio*”.



**Figura 8:** Obras de trecho da E.F.M.M. com betoneiras movidas a vapor em primeiro plano  
Foto: Danna Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

Passa-se, então, a análise da imagem. O simbolismo advindo das máquinas que são transportadas para essas paragens está conforme Cirlot (1984, p. 372), fazendo “*uma analogia fácil ao fisiológico*”, ou seja, ao ingerir o espaço para construção da ferrovia, esse espaço começa a ser dotado de novas paisagens que, depois de digerido/modificado, é dotado de novos significados e, posteriormente, tem-se esse espaço se reproduzindo em novos espaços. Os trilhos, por sua vez, representavam as vias de comunicação, que interligariam as espacialidades criadas pelo maquinário e carregavam a percepção de certeza, de confiabilidade na modernidade. Quanto à floresta, toda a sua carga simbólica será depositada no fato, como nos diz Jung (1977), de sempre ter feito parte do aspecto perigoso do inconsciente infantil, por estar imbuída de mistérios ocultos, inimigos e doenças. Vencer parte da floresta amazônica, ao desencadear a epopéia de construção da ferrovia, transpondo desafios adversos, sobretudo, no campo das doenças tropicais que dizimaram um número

significativo, de trabalhadores, fazia parte de todo o campo simbólico que se deslocava para essa parte da Amazônia.

Deve-se lembrar que a floresta sempre esteve presente no imaginário de quase todas as civilizações e, quando se fala da floresta amazônica, a carga simbólica é ainda maior. O recheio é sempre o das lendas, dos mitos, das personagens presentes nas matas, do clima, da fauna e da flora que compõem esse espaço que já foi denominado de inferno verde em decorrência de todas as adversidades pelas quais o homem passou para desbravá-la. A vitrine amazônica começou a ser composta logo na chegada do europeu nessa parte do território brasileiro e, portanto, carregar ou cercar o espaço amazônico de uma narrativa mitológica fazia parte de sua valorização. Pode-se dizer que a imagem que funda a Amazônia vem justamente do cenário de uma floresta tropical densa e de uma riqueza imaginária capaz de construir o eldorado amazônico e outros mitos incorporados ou que se fizeram incorporar entre outros grupos sociais, como ressalta Moraes (2000, p. 49):

A teia aracnídea das lendas amazônicas, vasta e complicada, cômica e trágica, tanto mais extraordinária quanto envolta no mistério, é originária de todos os quadrantes do globo. Seus fios tênues vêm do seio nativo da própria hinterlândia, da Grécia, do Egito, da Índia, da Escandinávia, da Lusitânia. Em cada ponto da planície equinocial, no ocidente ou no oriente, nas colinas do sul ou nas terras do norte, inventadas pelo aborígene, trazidas pelo africano, espalhadas pelo português, divulgadas pelo forasteiro, ingênuas, inverossímeis, risonhas, tenebrosas – as histórias dos animais e das sereias, dos gnomos e dos pajés empolgam a imaginação fecunda, plástica da gente que erra no Vale.

Afora isso, o espaço natural simbolizado pela floresta amazônica deveria valorizar a representação de epopéia que os construtores da ferrovia Madeira-Mamoré queriam dar para garantir os investimentos internacionais. Por isso, quanto mais esse imaginário acerca do natural se ampliasse e se deslocasse para outros territórios, mais valorizado ficaria o espaço a ser construído. Afinal, a modernidade se constituiu através da imagem de que somente ela poderia vencer todas as dificuldades existentes no espaço natural.

Modificar o cenário natural era garantia de progresso e de valorização de um espaço considerado, até então, intocado pelo capital. Aqui, resgatam-se os estudos de Amaral (2004), quando analisa as políticas de conquista e ocupação da Amazônia e diz que um dos mitos construídos acerca desse espaço traduzia-se na ideia de vazio demográfico. Ocupar uma região composta de uma floresta que abrigava comunidades indígenas, aos olhos do colonizador, seja ele quem fosse, era sinônimo de vazio demográfico. Porém, tal mito gerou consequências significativas, não só para a floresta, que aos poucos foi sendo desmatada,

como também, promoveu o extermínio de comunidades indígenas, efetivando o mito do vazio demográfico.

No entanto, quando se foca novamente na imagem, pretende-se fazer emergir outras realidades, que não são perceptíveis à primeira vista. A primeira delas é que a imagem corresponde à representação de homogeneização de tempo e espaço, idéia básica que a modernidade tenta transportar para as mais diversas espacialidades de interesse. A imagem também nos transporta, como sugere Martins (2000, p. 26), para a gigantesca obra do capital, onde homens são apresentados, coisificados ou engolidos pela magnitude da obra. Pode-se perceber, pelas próprias vestimentas dos trabalhadores, a impressão de se estar falando de outras espacialidades e temporalidades, que não remetem, inicialmente, a um espaço amazônico e nem, tampouco, início do século XX.

Ao observar o trabalhador que está no centro da imagem, perceber-se que ele se encontra de terno em um espaço cuja temperatura é geralmente de 30° graus; a sua postura, ao segurar um de seus instrumentos de trabalho, parece querer dizer que, para a construção de uma ferrovia, a especialização da mão-de-obra é de fundamental importância para o sucesso da empreitada, portanto, não parece absurdo conceber que a forma como o homem segura a pá é semelhante à de um *lord* inglês segurando a sua bengala. Tal analogia pode ser feita em decorrência de que, deve-se lembrar, para o processo de construção da referida ferrovia, foram recrutados trabalhadores das mais diversas nacionalidades e, dentre eles, o número maior ficou denominado pela população local de Porto Velho de Barbadianos. Tais trabalhadores se consideravam súditos do rei da Inglaterra e aqui passaram a garantir a continuidade de hábitos que os caracterizavam como diferentes, tendo em vista que falavam em inglês, moravam em um bairro dentro do espaço privado da ferrovia, o conhecido Barbadian Town, ou, como foi denominado, pejorativamente, de Alto do Bode<sup>8</sup>, andavam de terno e chapéu, eram considerados trabalhadores especializados, tinham um grau de instrução superior ao da maior parte da população local e isso tudo ajudou a construir, no campo das representações sociais, o medo pelo desconhecido ou pelo diferente (MOSCOVICI, 1977).

Interessante caracterizar de que, quando se fala dos barbadianos, faz-se referência a um grupo que aqui se colocava na condição de colonizadores ou de superiores em relação à

---

<sup>8</sup> O *Barbadian Town* passou a ser concebido como “Alto do Bode” por duas razões: a primeira, reforça o preconceito da população branca, que dizia que os negros exalavam, em determinadas horas do dia, devido ao forte calor, um odor semelhante ao do bode; a segunda, não menos preconceituosa, se devia ao fato de os negros estrangeiros se expressarem em inglês e a comunidade local comparar essa fala “enrolada” com o bodejar do bode.



população local. Tais representações podem ser bem entendidas pelo trabalho de Nogueira (2004, p. 67):

[...] eles se colocavam na posição de colonizadores e estavam aqui para promoverem o progresso ou inserirem a Amazônia no processo de modernidade e faziam parte de um quadro restrito de trabalhadores qualificados que garantiriam, não só a construção, mas também a manutenção da ferrovia.

Porém, cabe aqui lembrar que, enquanto as imagens apontavam o barbadiano dentro de um campo de representação que o direcionava ao ordenamento e ao mundo do trabalho, nem todos os sujeitos sociais se apresentaram em tal formato. Como já frisado, Porto Velho foi uma cidade dual e, como tal, teve representantes de toda a ordem. A Figura 9 ilustra bem o que se diz. Ela ajuda a resgatar a cidade (in)visível que a Porto Velho moderna não queria apresentar. A imagem de um vendedor ambulante e, possivelmente, o filho, no papel de ajudante, demonstra o grau de pobreza a que estava relegado o universo dos Mundiças. Além disso, traz à tona o universo do trabalho de outros sujeitos que não tiveram, e ainda não têm, um grau de importância em muitos estudos. Apresentá-los significa fazer emergir uma ‘vontade de verdade’, como diz Foucault (1982), e a percebê-los dentro do grau de interdição com que foram concebidos, especialmente falando.

Ao analisar a imagem, nota-se que ela carrega algumas marcas. Inicialmente, revela, na grafia presente no carro de boi, o grau de analfabetismo que assolava o universo dos Mundiças; a ausência de cuidados higiênicos, com a comida sendo vendida em plena rua, na falta de vestimentas adequadas dos vendedores, na falta de luvas, máscaras, toucas e todo o aparato que requer de todo aquele que lida com alimentos. No entanto, o comércio informal que o cenário dos Mundiças esboçava não exigia nenhum tipo de fiscalização. Afinal, quem iria se servir de tais alimentos seriam seus pares, tendo em vista que os alimentos que abasteciam os trabalhadores estrangeiros da ferrovia eram outros, como podemos perceber em Borzacov (1988, p.6):

A alimentação entre nacionais e americanos era diferente. Enquanto para os nacionais a alimentação obrigatória era o peixe, a ‘piraíba’ sob o pretexto de ser um peixe útil, considerando a quantidade de proteínas, a alimentação deles (ingleses e norte-americanos) vinha de fora, geralmente em conservas, como perus, frangos, etc.

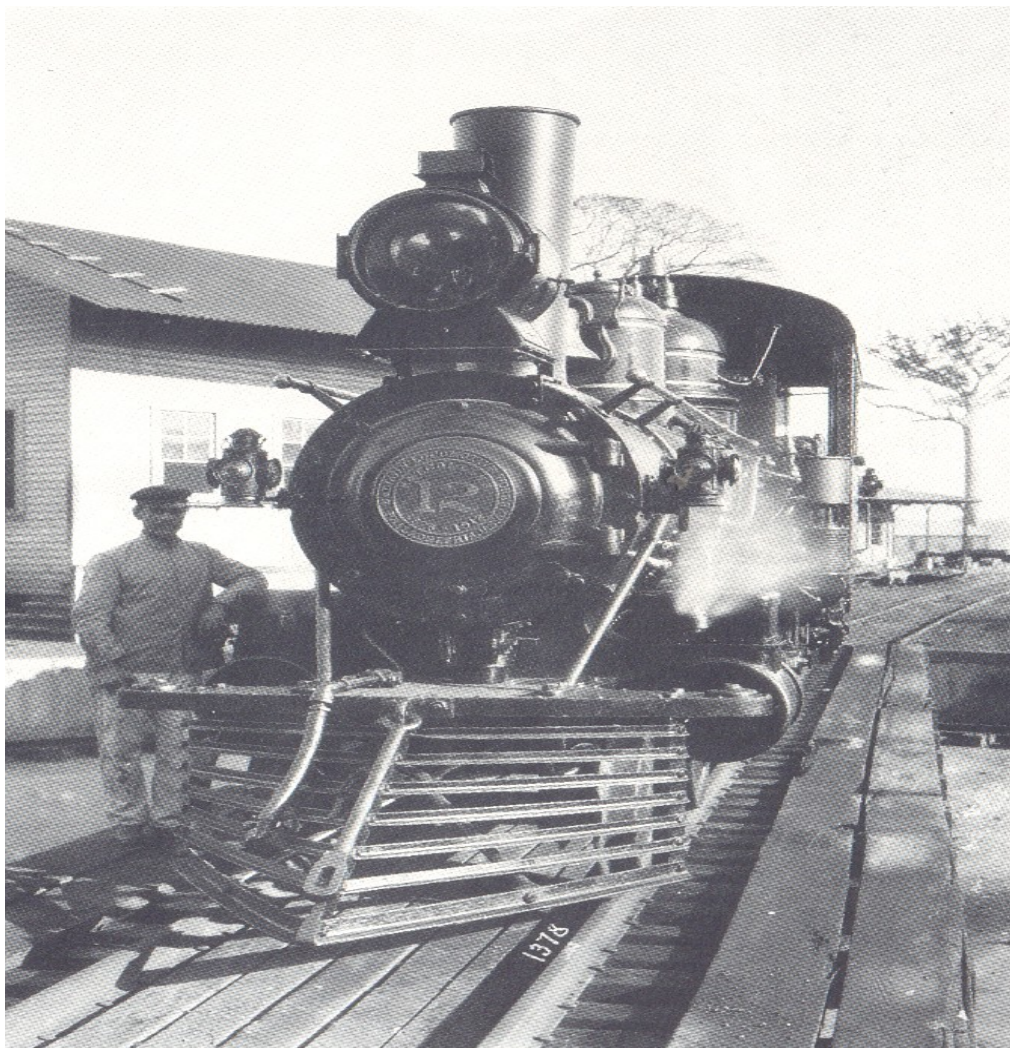
E, por último, deve-se reforçar que, quando recorremos às imagens acerca da classe trabalhadora, aqueles que eram encarregados de funções subalternas são quase sempre apresentados em seus locais de trabalho e próximos aos objetos e ferramentas de trabalho. Portanto, em Porto Velho, tal caracterização não seria muito diferente.

Ciavatta (2002, p. 84) fala que “... cada foto, além da visão imediata e dos sentimentos contraditórios que suscita, guarda o silêncio dos olhares anônimos e das vozes silenciadas pelo tempo e pelo nosso desconhecimento”.



**Figura 9:** Trabalhador urbano, em Porto Velho, na primeira metade do Século XX  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Outra imagem que pode ser utilizada, também, é do início do século passado e ilustra o discurso de modernidade para a cidade de Porto Velho.



**Figura 10:** Locomotiva 12 no pátio da estação da ferrovia Madeira-Mamoré  
Foto: Danna Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

Tal imagem traz três outros símbolos da modernidade: a estação ferroviária, o maquinista e o número impresso na locomotiva.

O primeiro símbolo corresponde ao local de embarque ou desembarque, representa o ponto de encontros e despedidas. A estação representa um movimento dialético, onde a vida e a morte acabam se repetindo no momento da chegada e da saída. A chegada pode ser concebida como momento de alegria, de vida; a partida, como momento da morte, da ausência daqueles que podem ir para nunca mais voltar.

O segundo símbolo, o do maquinista, reporta à figura do guia, do condutor de destinos a uma certa espacialidade. A imponência resplandecida, sobretudo, pelo uniforme com que o maquinista se apresenta na imagem e a extensão do seu corpo ligando-se à máquina, isto é, ao trem. Parece a imagem dos heróis gregos com suas armaduras, seus cavalos e suas lanças, ou seja, a imagem causa a nítida impressão de pureza e de potência. A pureza pode ser

apresentada na figura do maquinista que, com seu uniforme, permite a ideia de salvacionismo e proteção. Pode ainda ser visto como sinônimo de liberdade, apoiada na ideia de que uma viagem, se for bem conduzida, pode proporcionar a certeza de um desembarque seguro. A potência está associada à máquina, ou seja, ao trem, e pode funcionar como um arquétipo onde parece se orientar através da significação dos meios de transporte rápidos, ou mais precisamente, moderno e o único, capaz de funcionar, se bem conduzido pelo herói, como uma lança, ou qualquer outra arma, e vencer a floresta, conduzindo o grupo em segurança ao seu destino. O terceiro elemento presente na foto, o número doze delineado no trem, encontra-se carregado de simbologia, isto é, um número serve para identificar as coisas, assim como os nomes servem para identificar seres humanos. Reporta-se aos grandes heróis mitológicos, todos os seus meios de transporte tinham um nome, portanto, o maquinista da nossa imagem não poderia conduzir pessoas com um objeto sem identificação.

Não deixa de ser intrigante dizer que o mundo que estava sendo delineado como moderno vinha carregado de símbolos de “mundos arcaicos” e recheados de mecanismos de controles sociais.

[...] O moderno é, no fundo, apenas tênue carapaça que recobre precariamente as seguranças mais profundas de relações sociais arcaicas. Tão precariamente que, apenas cessada a vigília ao final do dia, esse mundo pretérito emerge à consciência, no sonho, para expor, julgar e temer as irracionalidades e desencontros da vida cotidiana (MARTINS: 2000, p. 5),

Tais características são comuns quando se trata de espaços concebidos pela modernidade tardia, que provoca como diz Martins (2000), o mascaramento e a artificialidade nos tempos contidos nas coisas e nas relações sociais com o objetivo de preservação e manutenção do novo.

Não se deve esquecer de observar que o projeto de modernidade aqui empregado visava vencer a floresta e, com ela, as doenças tropicais advindas da infinidade de insetos que por aqui se apresentavam e dizimaram milhares de trabalhadores da ferrovia. Para combater as doenças, foi concebido o Hospital da Candelária (Figura 11) com leitos limpos e carregando a perspectiva de salvar vidas. Assim como os outros espaços da ferrovia, o hospital foi também um espaço de segregação, tendo em vista que só recebiam em suas instalações funcionários da ferrovia. Porém, a grande representação que o Hospital da Candelária reproduziu foi a símbolo de consolidação da modernidade nessa parte da Amazônia, uma vez que o espaço natural só seria vencido para consolidar o construído, caso a

modernidade conseguisse vencer as inúmeras doenças que insistiam em abater inúmeros trabalhadores.

Porém, é válido salientar que, ao lado do Hospital da Candelária, foi construído um outro ambiente, o Cemitério da Candelária que recebia os corpos daqueles que não conseguiam ser salvos pelos médicos e enfermeiros do referido hospital, convivendo, assim, em um mesmo espaço, as representações da vida e da morte. No entanto, a imagem que perdurou entre a população foi aquela enaltecida pelos documentos oficiais, ou seja, a do hospital que sempre é retratado como aquele que satisfazia a todas as condições modernas de assepsia. A narrativa de Pessoa (1923), quando de sua visita a Porto Velho, perguntava o porquê da construção de um Hospital daquela proporção em uma cidade que ainda se construía. Vamos a uma parte do relato:

Para que um tão vasto hospital, munido de tão grande e moderno aparelhamento, de enorme quantidade de utensílios sanitários e ferramentas de cirurgia, ostentando magnífica e espaçosa as de operações de esplendida montagem obediente aos mais rigorosos preceitos da operatória moderna, que vão das combinações de luz, natural ou artificial, aos rigores da asepsia, nos modernos aparelhos esterilizadores, nos roupões, nas mascaras, nas luvas de cautchuc para os operadores?





**Figura 11:** Leitos do Hospital da Candelária  
Foto Dana Merrill - Acervo do Centro de Documentação do Estado

Por outro lado, aos que não pertenciam à esfera da ferrovia, as condições de assistência médica eram praticamente inexistentes. Quando existiam, eram feitas sem as mínimas condições de higiene e por auxiliares de enfermagem, como se observa na Figura 12.

Nela percebe-se a ausência de luvas, máscaras e roupas adequadas aos pretensos enfermeiros e o descaso com os moradores da outra Porto Velho, que deveria ficar (in)visível. Assim como o nativo presente na imagem, o universo dos Mundiças não tinha acesso aos serviços de saúde e ficavam entregues à própria sorte.

Quando se observa a figura do indígena, não parece absurdo conceber que o olhar distante parece fazer uma série de indagações sobre a sua vida, a condição a que ficou reduzido o seu povo e o lugar em que vivia. Talvez aquele olhar simbolizasse as dúvidas de todos os Mundiças acerca do espaço concebido a outra Porto Velho. Talvez o olhar de indagação quisesse procurar responder se o espaço construído seria o de inferno ou o de

paraíso. Ou, quem sabe, tais indagações que o olhar convida a analisar, pudessem ser as mesmas sugeridas por Averbuck (1985, p.111):

Inferno? Paraíso? Terra que Deus criou no sétimo dia da criação? Região de sonhos e mistérios? Filósofos, sociólogos, geógrafos não sabem definir este labirinto de águas, florestas, de lianas, rio-mar, ilhas que surgem para desaparecer, terras que desabam e de desfazem. Nem paraíso, como queriam os primeiros exploradores, entusiasmados com a descoberta de frutos desconhecidos, de sabores novos de mulheres nuas para saciar volúpias de marujos glutões – nem inferno como queriam viajantes fatigados da imensidão verde, picados por insetos, temendo perder-se, sumir, sentindo a inteligência dissolver-se lentamente, pensamento e corpo transformar-se em água.



**Figura 12:** Serviço de enfermagem dado a um indígena  
Acervo Particular – Marco Antônio D. Teixeira

Porém, tem-se que considerar que, apesar das representações que aqui se constroem acerca do urbano o elevasse à condição de cidade moderna, existia uma grande distância entre o ser e o vir a ser. Recorre-se ao aporte teórico de Roncaylo (1995), quando observa as representações que a cidade provoca aos habitantes da urbe. Seriam meros espectadores do espaço em construção ou formulavam suas elaborações sobre o simbólico?

Deve-se considerar que há olhares diferentes dos dois grupos sociais que aqui se constituíram e, como já apresentados no capítulo anterior, por aqui ficaram conhecidos como

Categas e Mundiças. Os olhares que os habitantes da urbe atribuem à cidade, como diz Bourdieu (1982), não são neutros, implicam atribuições de sentidos relativos a relações sociais e de poder. Assim, todos os atributos sugeridos à cidade como perigosa ou segura, limpa ou suja, pobre ou rica, moderna ou atrasada são concepções que variam de acordo com os produtores e consumidores do espaço.

Moscovici (2003, p. 45), quando analisou a atuação dos atores sociais na urbe, diz:

[...] pessoas e grupos, longe de serem receptores passivos, pensam por si mesmos, produzem e comunicam incessantemente suas próprias e específicas representações e soluções às questões que eles mesmos colocam. Nas ruas, bares, escritórios, hospitais, laboratórios, etc. as pessoas analisam, comentam, formulam ‘filosofias’ espontâneas, não oficiais, que tem um impacto decisivo em suas relações sociais, em suas escolhas, na maneira como educam os filhos, como planejam seu futuro, etc[...]

Essas diferentes percepções do urbano estão diretamente relacionadas à diversidade cultural implementada, aqui, já desde fase de construção da cidade. Tal diversidade permite uma troca de signos entre ‘cidade real vivida’, representada pelo universo dos Mundiças, e as representações dos Categas, relacionadas à ‘cidade sonhada’. O real e o utópico permeiam o campo das representações sobre o espaço urbano, em Porto Velho, na primeira metade do século XX. Assim, resgata-se a ideia do duplo ao espaço citadino. De um lado, têm-se as percepções dos excluídos, que se contrapõem às representações dos construtores deste espaço que o concebem como ordenado, higiênico e dentro dos moldes capitalistas.

Retoma-se às idéias de Calvino (2002), quando salienta que uma cidade comporta muitas outras, tendo em vista que existem tantas cidades quanto existem produções de sentido sobre ela. Portanto, não poderíamos concebê-la através de uma análise unilateral. Perceber os diferentes olhares significa procurar entender como os sujeitos sociais viram e vivenciaram a cidade em outro tempo.

Deve-se ressaltar que, além dos sujeitos urbanos, as formas de uma cidade também contam a sua história. Podem-se perceber as suas pegadas por sua arquitetura, suas ruas, suas praças, dentre outros, mesmo que um espaço que tenha sofrido modificações significativas às formas impostas a esta cidade, ainda garante uma análise histórica do tempo vivido. Aqui, mesmo que não tenha mais a Rua da Palha e nem a Avenida Divisória (Figura 13) ainda é possível percebê-las na memória dos antigos moradores do bairro Mocambo e dos antigos funcionários da ferrovia Madeira-Mamoré.





**Figura 13:** Avenida Presidente Dutra – Antiga Avenida Divisória  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Tais representações ainda são possíveis de serem feitas em virtude do tempo vivido não conseguir apagar aquilo que Santos (1986) denominou de rugosidades. O espaço é um testemunho de um modelo produtivo e todas as técnicas empregadas para produção do espaço-paisagem, por mais que sofram modificações, não têm as suas memórias e nem suas formas espaciais aniquiladas por uma paisagem recriada. Por rugosidades, Santos denominou:

[...] são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço. As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizados.

Percebe-se que, ao analisar a cidade pela produção das imagens, encontra-se uma carga de elementos transmitidos pelos seus sujeitos, onde estão inclusas as suas percepções, significados e lembranças de Porto Velho do século passado. Ao analisá-las, percebem-se paisagens urbanas reveladas pelo imagético de seus moradores e, como diz Le Goff (1999),

que os atores sociais são ‘guardiões da memória’, uma vez que primam em retratar o seu tempo de vivência e convivência.

Foi com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré que surgiu a cidade e, consequentemente, uma nova paisagem para esta parte da Amazônia. O pátio da ferrovia e os bairros que sobreviveram ao tempo, remetem ao espaço do vivido e a toda uma configuração de seus sujeitos sociais. O espaço que se constrói e se reconstrói, o universo de seus sujeitos sociais - dos Categas e Mundiças - pode ser esmiuçado nesse campo de análise. Pode-se perceber, como ressalta Claval (1999), que o sentido de lugar e toda a experiência da paisagem são temporais e constituídos de lembranças. Assim, neste ambiente de sensações, evidencia-se que as relações com o meio são modeladas pelas coletividades às quais este meio se insere.

Por exemplo, se pertence ao universo dos Categas, um simples apito advindo de uma locomotiva, a visita ao espaço da ferrovia e o fato de se deparar com uma fotografia que o projete ao tempo vivido o fazem ficar alegre por lembrar dos dias felizes que passou no trabalho. Por outro lado, a mesma imagem, vista por um Mundiça, mesmo efeito pode não provocar, tendo em vista que a fotografia pode lhe proporcionar lembranças desagradáveis advindas da segregação a que ficou condicionado no início do século passado.



**Figura 14:** Galpão da Ferrovia Madeira-Mamoré  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Outra pista interessante acerca do espaço percebido e vivido vem do trabalho de Serpa (2007, p. 176):

Se os espaços de representação contêm os espaços percebidos e vividos dos diferentes grupos e classes sociais, é certo que eles contêm e expressam também as lutas e os conflitos dos diferentes grupos e classes pelo domínio das estratégias de concepções desses espaços.

Deve-se lembrar que, como nos diz Pesavento (2008), por meio do cruzamento de imagens contrárias é que se obtém a revelação de uma época. Tal observação permite dizer que a contradição é uma das características que o processo de modernidade construiu, tendo em vista a visão que o novo transmite. De um lado, exerce fascínio e de outro, medo. Obedecendo a hipótese de montagem e desmontagem do urbano, presentes nas idéias e imagens de representação coletiva que, ao serem contrastadas, acabam por revelar uma nova constelação de significados.

A cidade é um labirinto do vivido, mas de um vivido que se renova sempre. Nesse labirinto, o sujeito social que o adentra não se torna um ser perdido e sem rumo; ao contrário, ele passa a lidar com a memória e a sensação a fim de recolher os fragmentos do imagético da cidade, que se abrem e se fecham. Por isso, cabe ao pesquisador observar que o passado corresponde a um tempo vivido, onde as vozes que o permearam nem sempre soam em um grau de compreensão na contemporaneidade.

Além disso, sempre que um pesquisador se detém a analisar as construções imagéticas sobre um determinado espaço, ficam alguns questionamentos: O que permanece na memória dos sujeitos urbanos? Quais as marcas apagadas? Quais as estratégias utilizadas por esses sujeitos urbanos como forma de apropriação desse espaço? Será que as construções mentais podem conduzir a uma construção da realidade?

Aos poucos, nesse processo investigativo, foram encontradas respostas às indagações. Primeiro, partindo do pressuposto de que a memória é seletiva, não tem a reconstrução da realidade e sim, uma representação da realidade urbana. Por outro lado, como a memória é seletiva, acaba-se, enquanto sujeitos urbanos, apagando, muitas vezes propositalmente, as lembranças ruins. Assim, como nos diz Serpa (2007, p. 177), *“numa mesma paisagem, diferentes observadores encontrarão material de percepção adaptado ao seu modo individual de olhar o mundo”*.

A partir do momento que a cidade se desenvolve, novas imagens passam a ser anexadas ao espaço urbano. Tal mudança acontece em decorrência da segregação espacial que se fez presente, em Porto Velho, já no processo de sua construção. Contudo, a imagem de homogeneidade espacial se faz presente. Ao analisá-las, percebe-se que elas estão carregadas de traços culturais silenciados/esquecidos. Para ilustrar tal imagem, recorre-se a Menezes (1999), que, pelos depoimentos colhidos dos moradores do bairro Mocambo, apresenta uma das imagens silenciadas. Deve-se, aqui, lembrar que, como apresentado no capítulo anterior, a população era segregada até no contexto do lazer, ou seja, enquanto os Categas iam para o Clube do Internacional, os Mundiças se divertiam no Mocambo, seja no Terreiro de Santa Bárbara ou nos bares instalados nesse bairro boêmio de Porto Velho, e é justamente desses bares que vem a imagem a seguir apresentada e que se perpetua entre seus sujeitos *“O Bola Sete criou uma boate chamada CÉU. O segurança de lá chama CÃO e o garçom era chamado de Jesus, um dia deu uma briga, e o comentário era, que no céu, o cão tinha dado em Jesus.”* (MENEZES, 1999, p.63).

Na maioria das vezes, lembra Serpa (2007), são nos espaços onde se congregam as massas urbanas que as imagens silenciadas ou apagadas pela classe dominante reaparecem e encontram espaço de expressão. Afinal, estão presentes na memória dos seus moradores mais antigos. Como nos diz Claval (1999), que tanto o lugar quanto a paisagem são constituídos de lembranças e é justamente no seio dessas sensações que conseguimos perceber como as relações com o meio são modeladas pela coletividade a que cada sujeito urbano pertence.

Assim, ler a cidade buscando os seus vestígios nas imagens, sobretudo, nas silenciadas, foi ver um processo importante para resgatar as representações coletivas sobre a cidade de Porto Velho, na primeira metade do século XX, e, com isso, permitiu fazer uma leitura do possível e do lugar praticado.

### **1.8. A Fotografia e a Cidade: o fetiche da realidade**

A fotografia começou a ser utilizada como fonte histórica a partir da *École des Annales*, proporcionando, com isso, o surgimento de novos objetos, novas abordagens, novos problemas e, junto com eles, que novas fontes fossem apontadas nos procedimentos teórico-metodológicos. Nesse contexto, a fotografia passa a ser concebida como uma outra linguagem, que se vê expressa na compreensão do olhar. É utilizada como representação da realidade, como registro de traços culturais e perpetuação da memória de uma pessoa, de um grupo, de uma época, de uma cidade, dentre outras. Ao analisá-la na contemporaneidade, ela nos desafia a compreendê-la dentro do tempo vivido.

Walter Benjamin (1984) ressaltou que a importância da fotografia está na necessidade que o observador sente em procurar o lugar imperceptível presente na imagem.

Apesar de toda a perícia do fotógrafo e de tudo que existe de planejado em seu comportamento, o observador sente a necessidade irresistível de procurar nesta imagem a pequena centelha do acaso, do aqui e agora, com a qual a realidade chamuscou a imagem, de procurar o lugar imperceptível em que o futuro se aninha ainda hoje em minutos únicos, há muito extintos, e com tanta eloquência que podemos descobri-lo, olhando para trás. (p.50)

Optou-se pela fotografia como metodologia principal para o desenvolvimento desse trabalho, em virtude dela ser um instrumento de análise que permite inúmeras possibilidades. Uma delas pode ser a do fetiche da realidade. Nada é mais falso do que uma fotografia. Assim, temos que ter noção que ela, apesar de ter a pretensão de deter uma fração mínima de

tempo, não pode ser analisada como uma verdade absoluta, uma vez que o fazer fotográfico nem sempre está isento de manipulação por parte daquele que a produz.

Para ilustrar o que se diz, recorre-se à história do Chapéu de Clementis, contada por Milan Kundera (1988), e depois trabalhada por Courtine (1996), sob a perspectiva da memória/esquecimento. Tal passagem nos remete a fevereiro de 1948, quando o dirigente comunista Klement Gottwald discursava da sacada de um palácio, em Praga; como estava nevando, um dos camaradas tirou o seu chapéu e cedeu ao líder para se proteger. O serviço de propaganda reproduziu uma série dessas imagens que ilustram, inclusive, os livros de história. Porém, quatro anos mais tarde, Clementis foi acusado de traição e foi enforcado. Automaticamente, a imagem que trazia o líder comunista ao lado de um traidor não poderia mais ser divulgada. Resultado retirou o traidor da fotografia. A partir desse momento, Gottwald aparece sozinho na imagem e, de Clementis, resta apenas o chapéu na cabeça de Gottwald.

A fotografia é uma fonte documental que necessita de um diálogo contínuo. A fotografia, assim como qualquer outro documento, necessita de indagações para, posteriormente, se obter as respostas, uma vez que ela carrega embutidas as escolhas de quem a produziu e, conseqüentemente, todo o contexto do qual foi produzida, idealizada, forjada e inventada. (Paiva, 2002, p. 17).

Percebe-se, ao longo do processo histórico, que a fotografia foi utilizada para ampliar ainda mais o processo de construção de um imaginário social. Nesse contexto, é só lembrar as imagens que serviram para ilustrar a iconografia do medo, da morte, da loucura e de tantos outros medos. Como perceber as imagens produzidas acerca do corpo, da moda, da beleza, da negritude, dentre outras representações. Deve-se sempre lembrar que a imagem se opera dentro de um processo de construção. Como nos diz Diniz (2001, p. 115),

Toda representação visual é uma projeção imaginária do sujeito sobre um objeto, mesmo aquela que se pretende fundamentada no registro do dado. Nada escapa, portanto, ao processo de elaboração simbólica e de atribuição de significados, mesmo as imagens que perseguem a “verdade”, ou a reprodução “fiel” da realidade, como a fotografia. A fotografia faz parte também do campo da imaginação. Ela recobre tanto o esforço para apreender realisticamente um objeto impossível como para extrapolar os limites realistas.

Além disso, como ressaltam Flamarion e Mauad (1997, p. 411), a fotografia atua como um importante mecanismo de análise das representações sociais, onde podemos perceber traços da vida cotidiana e códigos comportamentais de diferentes grupos socioculturais, em contexto e temporalidades diversos.

Por outro lado, o recorte do espaço produzido pela fotografia leva a uma leitura imagética do tempo vivido, dos espaços existentes em outras temporalidades e espacialidades que, por mais que se tente, não se consegue apagar.

Por meio da fotografia, pode-se fazer uma leitura dos mais variados espaços vividos, tais como: o infantil, o dos sonhos, o mítico, o do imaginário, o do lazer, o do trabalho, o do lar, o do público ou privado, dentre outros. Os espaços retratados pela fotografia levam a constantes desterritorializações e retorializações.

As desterritorializações podem ser percebidas no fazer fotográfico a serviço do capital, uma vez que vêm carregadas de símbolos sem vínculo algum com o lugar onde foram produzidas; são imagens à primeira vista, artificiais e causadoras de estranhamento. Ou, como nos diz Santos (1999, p. 262), *“Desterritorialização é frequentemente, uma outra palavra para significar estranhamento, que é também desculturização”*.

As retorializações presentes nas imagens produzidas em Porto Velho, na primeira metade do século XX, podem ser resgatadas no fazer fotográfico dos seus sujeitos sociais. Nelas, percebemos claramente o vínculo com o lugar, a representação do espaço vivido, de um espaço apreendido pelos sentidos e pela ideia de marcas que acentuam um espaço mais real, com atores se apresentando em paisagens que correspondem a um universo particularizado e paralelo e que tentaram fazer emergir traços da territorialização.

Assim, não é de se estranhar a verificação de uma produção imagética recheada de signos que refletiram na produção do espaço. Tais signos podem ser exemplificados nas imagens de transformações do espaço natural para o construído, no espaço do trabalho que ganha outras configurações quando o mundo dos Mundiças passa provocar o desencaixe ao espaço concebido pelos Categas. Tais representações se fizeram necessárias para compreensão do que Salgueiro (2005, p. 99) nos chama atenção:

No mesmo espaço cruzam-se diferentes tempos como, por exemplo, o do trabalho e do lazer. A paisagem urbana tem impressos tempos passados, as marcas do território são memórias de outros tempos e outras espacialidades na satisfação das necessidades individuais e coletivas de reprodução e de identificação.

As produções fotográficas, quando analisadas à luz da Geografia, nos permitem conceber a cidade de Porto Velho com um grau elevado de diversidade, de complexidade espacial e de lugar marcado pela diferenças assinaladas pelos espaços dos Categas e dos Mundiças. Mesmo que as imagens que se propagaram em maior quantidade fossem as da

representação dos espaços homogeneizados e febris, a elaboração imagética aqui concebida permitiu visualizar espaços (in)visíveis, que insistiram em compor o urbano ao demarcarem a sua espacialidade e temporalidades com um grau de insubordinação proposto pela modernidade.

A fotografia pode ser considerada um palco significativo de temporalidades e espacialidades múltiplas, uma vez que tem inúmeros olhares sobre uma mesma imagem. Ao analisar uma fotografia, ela proporciona um mapa de signos que, se não forem bem analisados, podem se tornar inteligíveis em um primeiro momento. Assim, podem-se analisar as mais diferentes espacialidades e descortinar imagens cristalizadas, gerando, com isso, possibilidades outras, que podem nos conduzir ao entendimento de espaço urbano recheado de inúmeros significados.

As imagens, como nos lembra Bachelard (2000, p. 50),

[...] têm ao mesmo tempo uma história e uma pré-história. São sempre lembrança e lenda ao mesmo tempo. Nunca se vive a imagem a primeira instância. Toda grande imagem tem um fundo onírico que o passado pessoal coloca cores particulares. Assim é no final do curso da vida que veneramos realmente uma imagem, descobrindo suas raízes para além da história fixada na memória. No reino da imaginação absoluta, somos jovens muito tarde. É preciso perder o paraíso terrestre para vivê-lo verdadeiramente, para vivê-lo na realidade de suas imagens, na sublimação absoluta que transcende toda paixão.

Opta-se pelas imagens produzidas por fotógrafos anônimos, e, sobretudo, as de Dana Merrill, como referencial básico de análise na tessitura deste trabalho, em primeiro lugar, por serem os únicos registros/imagens feitos na fase inicial de construção da ferrovia e, em segundo, por entendermos que a fotografia, como diz Barthes (1980), pode transmitir uma certeza imediata, falsa no nível da percepção, verdadeira no nível do tempo, e que reportam as específicas e diversas espacialidades. As fotografias produzidas por Merrill, consideradas por muitos como símbolos fundadores da cidade de Porto Velho, e de outros fotógrafos anônimos do início do século, podem garantir a hipótese da descontinuidade, uma vez que se contrapõem.

O fazer fotográfico de Merrill leva à ideia de epopéia, como já frisada, e, também, garante a concepção de um cenário de valorização do espaço em construção. Tal concepção garante a projeção de uma ilusão acerca da cidade. O espaço que aqui será concebido garante o registro do exótico, afinal, trata-se de uma cidade concebida em plena floresta Amazônica, onde o mitológico se fazia presente. A moldagem será de um ‘não lugar’, que precisa ser modelado pelo capital e, posteriormente, apresentar contornos plausíveis e, finalmente, sair da



concepção de um lugar fora do mundo, ou no fim do mundo, e adquirir configurações de um território espacializado pelo universal e não mais pelo particular.

O olhar que se opta em fazer sobre o imagético produzido por Merrill se contrapõe à ideia de Foot Hardman (2005), quando analisa as mesmas imagens, como se percebe na citação abaixo:

Ao examinar essa amostra valiosa de imagens, setenta anos depois, ficamos logo gratos e amigos da memória de Dana Merrill. Ele sabia da importância do seu trabalho; fazia questão de buscar a verdade, registrando todos os planos possíveis da vida, trabalho e paisagem ao longo da via férrea. Sentia, por certo, que sua câmera espelhava um novo mundo, uma nova época. Todos os seus ângulos ganham realce pela qualidade técnica, mas, sobretudo, por ter sabido evidenciar a dignidade dos que ali trabalhavam. (p.211)

As imagens produzidas por Dana Merrill, que,, por ser o fotógrafo contratado pela firma empreiteira das obras da ferrovia, quando fotografava estava registrando os interesses da empresa e todo o interesse arrecadador de possíveis investidores internacionais e não buscando a verdade, como nos diz Hardman. As imagens produzidas pelo referido fotógrafo percorreram vários espaços e, em muitos deles, encontraram investidores dispostos a injetar dinheiro no projeto de construção da ferrovia. A hipótese de modernidade e o mundo do trabalho desencadeado pela empreiteira são os personagens centrais das imagens de Dana Merrill, e levam, ao contrário do olhar de Hardman, a concepção de unidade entre homem-natureza, homem-máquina, capital-trabalho. Esses elementos não se contrapõem nas imagens; ao contrário, eles se complementam por meio da ideia de modernidade e orientam o fazer fotográfico de Merrill.

Hardman, ao analisar a produção fotográfica de Merrill, acabou por cair em uma das armadilhas que o desatento pesquisador pode sucumbir, ou seja, de não fazer as perguntas adequadas ao documento, pois, como já referenciado, a fotografia é uma fonte documental como qualquer outra e, portanto, carece de investigação. Perguntar o objetivo da imagem, a quem elas servem, é procurar entendê-la dentro de um recorte, dentro de uma seleção ou dentro de um olhar que, acima de tudo, interpreta. Conceber as fotografias produzidas por Merrill como fonte de verdade é mais falso do que a própria fotografia. É pedir que todos que a vejam a concebam em um mesmo conteúdo.

Ele fotografou, com todo um grau de intencionalidade, o mundo do trabalho, a instalação dos primeiros quilômetros da ferrovia, as autoridades, os alojamentos, a sede da ferrovia e as primeiras imagens da cidade que se delineava, sempre colocando no centro da

imagem a noção de epopéia e a ideia de modernidade das mais variadas espacialidades que o capital começava a construir em Porto Velho.

Por outro lado, se Hardman tivesse analisado as imagens que foram produzidas por sujeitos anônimos da cidade de Porto Velho, poderia ter tido uma outra concepção de cidade, a de uma cidade plural. Tais imagens permitem dizer que eles produziram imagens de sentidos variados. Garantiram ideia de segregação espacial ou de uma cidade dual. O pretenso ordenamento inicial e as marcas das transgressões estão presentes nas imagens produzidas na primeira metade do século XX, em Porto Velho.

O suscitar de conexões diversas e a demonstração das características de uma cidade dual levaram o homem, como salienta Ferrara “...a captar, confrontar e informar espaços idênticos, próximos ou divergentes.” (1988, p. 77).

As fotografias produzidas pelos seus fotógrafos anônimos nos desafiaram a decifrar os traços de ocultamento a transpor as distâncias entre o passado e o presente, as culturas postas, as tradições do outro, levando-nos a revelar uma cidade do tempo vivido e a transformar tais fatos em imagens, em substratos da realidade.

Tais imagens parecem-nos questionar a cidade enquanto símbolo do ordenamento e da moral. Os símbolos anárquicos produzidos pelos seus sujeitos urbanos retiram, mesmo por um fragmento de segundo, a cidade de suas ações previsíveis. As fotografias que retratam o mundo dos Categas transportam ao bojo da descontinuidade e induzem a uma percepção das lacunas promovidas por um mesmo tempo, porém em espaços diferenciados. Ou como lembram Rocha e Eckert (2002, p. 31),

[...] reclama uma reflexão sobre as ondulações e os ritmos dos tempos vividos e dos tempos pensados, dos tempos intransitivos e dos tempos do mundo, buscando-se reter o momento singular em que a matéria do tempo traduz em raios ondulatórios lembranças e reminiscências cujos feixes de ondas se transformam reciprocamente em matéria.

As imagens produzidas em Porto Velho, na primeira metade do século XX, são operadas por um jogo de estranhamento entre Categas e Mundiças, ou de momentos diferentes do capitalismo, e serviram para demonstrar o jogo entre permanência/continuidade e entre ruptura/descontinuidade. A percepção sobre tais marcações possibilitou entender porque as fotografias de Dana Merrill continuam sendo usadas como imagens matrizes para o surgimento da cidade e porque as produzidas pelos Mundiças se perderam ou ficaram restritas a grupo específico. Entender os graus de interdições estabelecidos pelas imagens é procurar entender e resgatar as memórias submersas acerca da cidade de Porto Velho. É, também, fazer

o resgate do espaço da vivência ou, porque não dizer, da construção do espaço social. Será esse o propósito na tessitura do próximo capítulo.

#### **4 A CIDADE REDEFINIDA: ESPAÇOS E FOTOGRAFIAS NA CAPITAL DO TERRITÓRIO FEDERAL DO GUAPORÉ**

Analisar a construção do espaço urbano é, obrigatoriamente, concebê-lo como resultado da produção social. A prática social passa a ditar o espaço social. Infinitas paisagens passam a ser construídas possibilitando a ideia de um tempo em movimento, dinâmico, real. Múltiplos espaços passam a ser redefinidos assinalando que um novo tempo estava em construção.

Assim, pode-se dizer que, no final do século XIX e início do século XX, dava-se o surgimento de uma nova orientação para o espaço urbano; a partir daí, o tradicional deveria ser substituído pelo novo. O moderno deveria se sobressair e demarcar os espaços nos centros urbanos. Tais ideias podem servir para orientar o mecanismo de transformações da maior parte das cidades, porém, quando se trata de Porto Velho, percebe-se a quebra de paradigmas, pois, como citado nos capítulos anteriores, o espaço urbano portovelhense foi projetado dentro da perspectiva de cidade moderna e funcional e com a representação de espaço coeso.

Vale considerar que não se pretende fazer uma análise da arquitetura projetada nesse período, tendo em vista que há uma discussão, entre os artistas locais, acerca dos estilos utilizados no conjunto arquitetônico produzido em Porto Velho, na primeira metade do século XX. Contudo, é importante salientar que a maioria dos estudiosos apontam o neoclassicismo como o estilo que se sobressai nos prédios projetados nessa parte da Amazônia. O Neoclassicismo mostra toda a sua artificialidade como símbolo da modernidade e teve a arquitetura clássica como elemento de decoração. É com essa percepção que a arquitetura começa a demarcar os espaços, em Porto Velho, na primeira metade do século XX.

D'Agostinho (2004), analisando a tendência neoclassicista na modernidade, diz:

Então, esse neoclassicismo do século XIX é um instrumento de afirmação de um novo pensamento sobre a cidade, aspirando modalidades formal, técnicas e políticas de coordenação da rede urbana, de regulamentação do crescimento e estrutura funcional da cidade, dos sistemas de parques, áreas verdes. A articulação de diferentes grupos na produção de um espaço coeso, potencializador das atividades econômicas e significativo de uma nova escola e lógica da organização empresarial.

O que tem a ver com o momento de consolidação da fase imperialista do capitalismo, mas não deixa de ser uma releitura e uma manipulação de um sentido histórico da arte clássica, exaltada como supre-individual, a histórica, valores que estão em jogo no neoclassicismo (p. 20).

Para garantir o ar de modernidade, a cidade foi, ao longo da primeira metade do século XX, redefinido-se, porém, antes de falar na redefinição dos espaços em Porto Velho, faz-se necessário fazer uma breve contextualização no sentido de demonstrar como se deu a ascensão do espaço portovelhense no contexto do Território Federal do Guaporé.

Seguindo essa trilha, deve-se fazer uma breve introdução acerca de como essa região passou à condição de Território Federal do Guaporé. Para tal análise, recorre-se ao aporte teórico de Teixeira e Fonseca (2003), quando dizem que a criação do Território Federal do Guaporé fazia parte de todo um plano de ação desencadeado pelo governo brasileiro, sobretudo, na década de 30, no sentido de ocupar e colonizar a região amazônica. Fazer a região sair da letargia econômica em que se encontrava, levou o país, durante a fase de Segunda Guerra Mundial, à necessidade da produção e escoamento da borracha amazônica e, junto com essa necessidade, ocorreu um fluxo migratório significativo, sobretudo, do Nordeste brasileiro, para os vales do Madeira, Mamoré e Guaporé.

Assim, durante a visita do então presidente Getúlio Vargas, em 1940, à cidade de Porto Velho, Aluizio Ferreira<sup>9</sup>, então interventor da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, utilizou-se de sua estreita ligação com o poder central para influenciar o presidente a nomear o espaço, hoje, conhecido por Rondônia à categoria de Território Federal.

É importante registrar que, antes, o referido espaço era dividido entre os Estados do Amazonas e Mato Grosso. Na visão do poder local, somente a unificação territorial poderia garantir um grau de desenvolvimento efetivo à região e ao país. Assim, pelo do Decreto-Lei n. 5.812, de 13 de setembro de 1943, foi criado, por Vargas, o Território Federal do Guaporé. É mister a análise de tal criação, pois foi significativa para o desenvolvimento da cidade de Porto Velho. Foi nessa fase que se verificou o surgimento de projetos arquitetônicos que marcaram o espaço urbano e deram novas feições à antiga formatação da cidade.

O século XX marcou, também, o início de propostas concretas de redefinição do espaço urbano. Redesenhar esse espaço se tornou importante no sentido de garantir um novo formato à urbe, que precisava ser revelada à luz do capital por seus sujeitos urbanos. Tal

<sup>9</sup> Foi um tenente que se refugiou, após a Revolução de 1924, no Vale do Guaporé e, posteriormente, chegou, por suas credenciais, relacionadas ao movimento tenentista e à ascensão de Getúlio Vargas ao poder, a ser nomeado interventor da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e a ser o primeiro governador do Território Federal do Guaporé, em 1943.

efeito que a cidade do início do século passado se propunha a desencadear entre seus sujeitos era a ideia de modernidade nas fachadas dos prédios, bairros e todo o conjunto arquitetônico que aqui passaram a se projetar.

Contudo, faz-se importante lembrar que os espaços aqui projetados evidenciaram grandes contrastes de riqueza e pobreza. A cidade dual, cada vez mais, revelava-se nos espaços concebidos por projetos arquitetônicos até à primeira metade do século XX. Cidade (2007, p. 74) diz:

A urbanização tem sido uma das expressões mais marcantes e persistentes das práticas materiais e ideológicas do capitalismo moderno. Nas áreas urbanas sobreviveram marcas de tensões continuadas. Convivem nas cidades o velho e o novo, a ordem e o caos, a riqueza e a pobreza. As metrópoles tornaram-se locais de grandes contrastes, obrigando o poder e a dominação, a identidade e a fragmentação, a vitalidade e a destruição. Revelam-se permanências de uma humanidade submetida a processos dialéticos, em busca de superar a sua natureza e ao mesmo tempo reconciliar-se com ela.

Para evidenciar tal efeito, faz-se necessário chamar a atenção para alguns aspectos que simbolizam, através da arquitetura, a modernidade na primeira metade do século passado em Porto Velho.

O primeiro aspecto pode ser demonstrado pelos traços presentes na fachada do edifício que abrigou, desde 1949, a sede da administração da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, conforme se verifica na Figura 15; as linhas retas e a grandiosidade do edifício que ocupava um quarteirão são características da composição arquitetônica norte-americana moderna. A administração da ferrovia tratou de projetar e construir a sua sede dentro dos padrões do que mais de moderno existia em termos de arquitetura. Símbolo de uma nova cidade, de um novo tempo, do poder e de uma nova ordem.

Deve-se lembrar que os espaços urbanos, como ressalta DaMatta (1991, p. 49), são permeados por monumentos fincados em lugares públicos e constituídos de material não perecível, com o intuito de se eternizar. Os monumentos servem sempre para “emoldurar a vida social num sistema fixo de valores e poder”. Porto Velho parece que nasceu como um monumento voltado aos interesses do colonizador. Os interesses do colonizador deveriam prevalecer sobre os interesses de seus sujeitos urbanos; a cidade deveria garantir uma visibilidade e um ar de modernidade, não só aos habitantes da urbe, mas, sobretudo ao viajante, que deveria ser seduzido, não só pelo verde de suas matas, mas também pela selva de pedra que se consolidava ao lado de uma das margens do Rio Madeira.

Tal imagem, delineada nesse período, pode ser reportada à descrição feita por Moraes (2000), ao descrever a cidade de Porto Velho, no início do século XX, pela lente de um turista:

Quando o navio que traz o turista da jusante faz a última curva abaixo de Porto Velho aparece ex abrupto q polícronica cidade na enseada. Uma impressão falsa assalta aí o viajante: é a de que está enxergando um a fábrica ou uma usina, tantos são os galpões de zinco por entre o chiar das máquinas, o penacho fumarento das chaminés, o ranger ruidoso dos ferros. Desembarcando, porém, essa impressão é outra, modificada para realidade. Surge, então, uma cidade à moda do far-west americano, tais os aspectos imprevistos, ao arrepio das povoações amazonenses, que vão ferindo a retina alarmada do curioso, quer na construção desigual, quer nos hábitos desenvolvidos, quer, ainda, na perspectiva do conjunto. (p.127)

A inauguração do Palácio da Administração da Estrada de Ferro, como era denominado, foi assim descrita por Cantanhede (1950, p. 321): *“No dia 15 do mês de janeiro de 1949, a população desta cidade assistiu, possuída do mais justo contentamento, à solenidade da inauguração do belo prédio que se ergue no início da Avenida 7 de Setembro: a sede da Administração da Madeira-Mamoré.”*



**Figura 15:** Cartão Postal - Edifício da Administração da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Ao analisar detalhadamente a imagem acima, verificam-se características do arcaico contidas no moderno. Como exemplo, pode-se citar um dos símbolos presentes no referido prédio: a torre. Essa nos remete à ideia do castelo feudal ou à dos presídios.

Segundo Chevalier e Gheerbrant (1982), a torre é um símbolo universal, uma vez que está presente em várias sociedades, desde o mundo antigo, e servia para alertar e controlar as pegadas do inimigo. A torre presente na imagem tem a mesma função, só que agora, ao invés da sentinela, temos o relógio como marca da modernidade, que objetivava alertar e controlar o tempo no mundo do trabalho. A forma quadrada do relógio, em lugar da redonda, simboliza, segundo Chevalier e Gheerbrant (1982, p. 876), a ilusão de se escapar da roda inexorável, ao mesmo tempo que garante a ilusão de domínio sobre a terra. O relógio promove, também, a ideia de ordem, tanto no plano cósmico como no setor produtivo. Assim, como nos dizem Chevalier e Gheerbrant (1982, p. 876), *“O quadrado simboliza o espaço, a terra, a matéria. Essa passagem simbólica do temporal ao espacial não chega, no entanto a suprimir rotação em um ou outro sentido, mas oculta o efêmero para indicar tão somente o instante presente no espaço.”*

Por outro lado, o Estado instituiu o relógio na modernidade como um monumento oficial com o intuito de delegar ao poder público o domínio do tempo. Segundo Silva (1989, p. 27): *“Olhando frequentemente para o relógio, o cidadão deveria encontrar formas eficientes para organizar o seu cotidiano e definir padrões de urbanidade no convívio com o outro”*.

O relógio também demarca, para modernidade, as variações do tempo: tempo do trabalho, de dormir, de acordar, de lazer, de plantar ou colher, dentre outros tempos. Tais demarcações evocam marcações de tempo diferenciadas. Como ressalta DaMatta (1991, p. 46),

[...] as rotinas diárias preservam o tempo na sua duração “normal”, ao passo que nas festas o tempo pode ser acelerado ou vivido como tal. Por que tal experiência é possível? Ora ela se faz porque as rotinas, espaços específicos estão equacionados socialmente a atividades específicas. Não dormimos na rua, não fazemos amor nas varandas, não fazemos refeições com comensais desconhecidos, não ficamos nus em público, não rezamos fora das igrejas, etc.

O uso urbano do tempo deu ao sujeito social a hipótese de vida ritmada, demarcada pelas horas. Na modernidade, o tempo do trabalho encontra, com ajuda das engrenagens, a representação do tempo do dinheiro que, aos poucos, vai apagando as marcas deixadas pela Idade Média, que atribuía a Deus a marcação do tempo e do destino de todo o ser humano. O

tempo moderno torna-se referencial para garantir o ritmo da conquista pelo viés do trabalho, aliás, só o trabalho poderia, pela perspectiva da modernidade, garantir ao homem outras possibilidades para o seu futuro (SILVA, 1989).

As muitas janelas presentes na imagem remetem ao panoptismo apresentada por Foucault (1987, p. 167), *“O panóptico é uma máquina de dissociar o para ver-ser visto: no anel periférico, se é totalmente visto, sem nunca ver; na torre central, vê-se tudo, sem nunca ser visto”*. De qualquer parte do prédio, a fiscalização poderia ser exercida. E, nesse sentido, a concepção que perpassava era a de que a fiscalização poderia ser exercida tanto no plano interno como no externo, uma vez que, do interior do prédio, poderiam se perceber as várias funções das janelas: fiscalizar operários, comandar os rumos da ferrovia e da cidade e controlar, de forma disciplinar, a população, e por outro lado, garantir aos trabalhadores a impressão de que eles poderiam também fiscalizar os administradores da ferrovia. As janelas garantiam, além da luminosidade do lugar, a ilusão de transparência administrativa, ou seja, servia de mediação entre o espaço interno e o externo. As janelas, na imagem, talvez quisessem garantir uma descrição mais viva da rua, de um espaço em movimento e totalmente anônimo.

O projeto arquitetônico tem a projeção de uma locomotiva estilizada; a primeira parte representa a cabine; depois, é possível visualizar a caldeira e a torre simbolizando a chaminé. Além disso, o primeiro andar do prédio é revestido de vitrais com símbolos da modernidade na Amazônia. A primeira delas é a representação de uma locomotiva; a segunda as linhas telegráficas; o terceiro vitral é simbolizado pelas instalações da ferrovia, margeada pelo Rio Madeira, e o quarto vitral simboliza os quilômetros da linha férrea e, em um outro, o índio e a fauna amazônica. Como se percebe, o interior do prédio também é revestido de todo o imaginário que ajudou a conceber o espaço e o tempo na modernidade amazônica.

Ao se defrontar com os vitrais, o pesquisador poderá vislumbrar que são neles que estão as únicas representações acerca da Amazônia. Em nenhuma outra parte do prédio, faz-se referência à região da forma como está denotada nos referidos vitrais, presentes no prédio da Administração da Ferrovia. Porém, por que somente nos vitrais é que são encontrados os símbolos amazônicos? Essa pergunta pode ser feita, e a resposta pode não ser muito agradável, uma vez que os vitrais foram um dos recursos utilizados, sobretudo, pela Igreja Católica, como forma de linguagem visual aos fiéis analfabetos da Idade Média. Trazer a representação da Amazônia pelos vitrais, retratá-la aos pedaços, significa passar aos olhos dos Mundiças os símbolos daquilo que eles precisavam saber e guardar na memória, se é que,



algum dia, eles conseguiriam entrar no Prédio da Administração da Ferrovia para fazer tal leitura. Por mais que os vitrais possam ser visualizados na parte externa do edifício, o seu melhor acesso se dá na área interna, até porque, fazer tal leitura da calçada do prédio ou da rua, requer muito esforço, devido à altura em que estão alocados os referidos vitrais.

Um outro símbolo presente na imagem é o da bandeira brasileira. Parece irônico, em um primeiro momento, percebê-la no ponto mais alto do prédio, uma vez que a administração da ferrovia foi comandada, na maior parte de sua trajetória, por pessoas que não eram de nacionalidade brasileira. Contudo, no campo das representações, ela garantia a concepção de que, apesar da ferrovia ter sido administrada por alienígenas, a bandeira perceptível, aos olhos da população, significava o respeito à nação brasileira e a garantia da manutenção da ordem e toda a ideologia projetada pela modernidade.

As colunas, presentes na Figura 15, podem ser lidas como a representação dos homens que estariam no poder ou no controle da administração da ferrovia. Pode-se, ainda, verificar que o edifício passava a ideia projetada pela arquitetura, logo após o período clássico, ou seja, a representação da ordem impressa no prédio e nos materiais que o ajudaram a compor. Assim, além da coluna simbolizar o poder, os tijolos podem ser concebidos como os trabalhadores da ferrovia. Pode-se, aqui, fazer um contraponto com a arte egípcia, que carregou como marca a hierarquização ao simbolizar, por exemplo, a mulher e o escravo em dimensões menores que as dos faraós e, na sociedade moderna, temos tais representações expressas na arquitetura.

Na imagem, encontra-se, ainda, um outro elemento, que remete à modernidade: o automóvel, que, após o seu lançamento em grande escala, havia se tornado o sonho de consumo mundial. Contudo, assim como a torre, o carro esteve presente no imaginário de quase todas as sociedades, por carregar o estigma do símbolo do mundo. Afinal, é um objeto que carrega a concepção de universalidade nas rodas. O círculo é forma geométrica, já ditada pelos povos da antiguidade como a mais perfeita, pois a junção de todos os elementos está ali contida. Assim, o eixo do carro simboliza o mundo, e as rodas, o céu e a terra. Tal ilustração serve para demonstrar que a modernidade, mesmo que tardia, era possível nas mais diversas espacialidades. Além disso, o automóvel permite a ideia de fragmentação da urbe, tendo em vista que a urbe, na modernidade, garante, à primeira vista, um ar de crescimento e, com ele, um aumento entre as distâncias. Tem-se embutida a concepção de circulação de mercadoria e, para isso, quanto mais rápido for o escoamento da produção que a urbe moderna tenta demonstrar, mais moderno será o espaço.

Não se pode esquecer que a modernidade também carrega os traços das disputas pelo espaço público e, nesse caso, a rua se apresenta, não mais como espaço de circulação de pedestres, pois agora esses devem disputar o espaço da rua com os carros. Cabe perceber, na Figura 15, o papel que a rua terá na modernidade, uma vez que haverá a diminuição das suas possibilidades de utilização, como todas as ruas dos centros urbanos, destinadas à industrialização. Verifica-se a substituição dos vários tempos destinados às ruas pela demarcação da funcionalidade focada no interesse do capital. Na rua, os códigos são outros. Eles estão fundados na impessoalidade; o sujeito será sempre mais um na multidão.

Vale salientar que nem todos os espaços serão marcados pela eternidade de seus monumentos. Há, como nos diz DaMatta (1991, p. 51), espaços diferenciados e singulares, que garantem a descontinuidade às esquinas do tempo:

[...] Assim tudo o que está relacionado ao paradoxo, ao conflito ou à contradição – como as regiões pobres ou de meretrício – ficam num espaço singular. Geralmente são regiões periféricas ou escondidas por tapumes. Jamais são concebidas como espaços permanentes ou estruturalmente complementares às áreas mais nobres da mesma cidade, mas são sempre vistas como locais de transição: “zonas”, “brejos”, “mangues”, “alagados”.

A imagem a ser analisada, na Figura 16, demonstra o contra ponto ao espaço da rua, do tempo e do panoptismo que o prédio da administração da ferrovia tenta transparecer.



**Figura 16:** Bairro periférico de Porto Velho na década de 40  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

A imagem pode garantir um passaporte para uma nova marcação do tempo e do espaço. O local periférico é mítico, é causador de medo, é a representatividade de um outro mundo, de um mundo de maldade, perverso e ocioso. Torná-lo (in)visível deveria ser a missão do Estado. Assim, não é a toa que se contrói o espaço monumento. Ele terá a missão de ofuscar a presença dos espaços diferenciados, ou seja, dará a sensação de que a cidade estaria revestida só pelo espaçamento moderno e eternizado. Desembarcar em Porto Velho, na primeira metade do século passado, era como chegar a uma cidade com um canteiro de obras permanente.

Em Porto Velho, na primeira metade do século XX, os espaços se sustentavam dentro de um quadro de dualidade, onde se têm os espaços centrais e os periféricos; os espaços do trabalho e do ócio.

Apesar das diferenças espaciais e temporais, a periferia existe para garantir a sustentabilidade ao mundo do trabalho, organizado e funcional. Sua existência fundamenta o exemplo nato daquilo que o ócio podia provocar no homem. O espaço periférico era concebido à luz do capital como o espaço do castigo a todo aquele que não se rendesse aos interesses e à lógica capitalista. Tais espaços se distanciavam e se aproximavam em muitos aspectos. Deve-se considerar que o axioma básico na modernidade é o de homogeneização espacial e temporal. Partindo desse pressuposto, os mundos estão ligados por uma teia menos tênue do que se pode imaginar.

O espaço periférico, como o da Figura 16, corresponde a lugares perigosos, uma vez que a marcação do tempo, implementada por seus moradores, é completamente diferente. Vivem, na maior parte das vezes, de trabalhos secundários aos olhos do capital. São pescadores, vendedores ambulantes, lavadeiras e biscateiros. Sobrevivem de trabalhos que não dependem de esforços contínuos e ritmados pela cadência do relógio. A ausência da regularidade do trabalho, da sincronia e da planificação geram a sensação de que as atividades desenvolvidas por esses grupos são atividades transgressoras, que fogem ao panoptismo dos grandes centros, e que jamais chegam a atingir a disciplina requerida pela economia capitalista.

Conviver com o diferente não é muito fácil; por isso, no espaço urbano, eles são rotulados e segregados. Para que a segregação se efetive, há necessidade de criação de um campo de representação, onde eles passam a ser temidos e seus espaços, perigosos. No máximo, o espaço do ócio deve ser visitado durante o dia e com certo cuidado; as suas poucas ruas são mal delineadas e, muitas vezes, não possuem nomes ilustres; no máximo são demarcadas com símbolos que traduzem o próprio bairro e o viver dos seus moradores.

Cabe lembrar que o ‘vadio’ encontra-se num quadro de figura marginal, presente na sociedade brasileira, já no seu processo de colonização. A estrutura de poder que se impõe à colônia brasileira já implementa um quadro de marginalização a vários grupos presentes na sociedade: indígenas, ciganos, judeus e homens livres e pobres, que recebem a designação de vadios. Segundo, Wehling e Wheling (1999), o governo colonial só teve duas saídas para inibir a proliferação dos marginais e tentar encaixá-los no ordenamento social: inicialmente, fez-se ‘vistas grossas’ ao problema e tentou-se a invisibilidade aos espaços marginais e, em segundo lugar, tenta-se inibi-los com prisão, trabalhos forçados em presídios, trabalhos em obras públicas, na agricultura e pela política de povoamento. Várias capitanias que surgiram no Brasil, desde século XVIII, foram povoadas por vadios.

Tentou-se o estabelecimento de vadios em povoações de várias capitanias, como o Rio Grande do Norte (Vilas da Princesa e do Príncipe), Paraíba (Vila Real de São João), Pernambuco (Vila Nova da Rainha, Vila Nova de Sousa), Bahia (Vila Nova da Rainha), Minas Gerais (Queluz, Tamanduá, Barbacena), Rio de Janeiro (Majepe), São Paulo (São José, Atibaia, São Luís de Peretinga). (WEHLING e WEHLING: 1999, p.322)

A Porto Velho da primeira metade do século XX se esboça dentro de um grau de complexidade urbana. A cidade dual se concebe assim: de um lado, a cidade organizada e demarcada por um espaço monumento; de outro lado, uma cidade periférica e não ritmada pelo tempo do trabalho, ordenado e doutrinado.

Os bairros periféricos, onde se estabelecem os grupos perigosos, podem desencadear o olhar da complexidade do urbano, que suscitam recriações de outras formas de vida e de trabalho. A periferia é a representatividade do descontínuo, da ruptura, da desordem. É o espaço singular pela diferença, plural pelo fato de ser imprevisível e múltiplo por ser demarcado pelo signo da diversidade.

Segundo Ianni (2001), toda a cidade encontra-se permeada de signos, como é o caso de Jerusalém, com o nascimento do Cristianismo, Meca, com o do Islamismo, Londres no Big Ben, Pompéia pelo Vesúvio e, em Porto Velho da primeira metade do século XX, pode-se dizer, simbolizada pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e, também, pela cidade dos Cateias e dos Mundiças.

Ainda recorrendo a Ianni (2001, p. 73) quando analisa a cidade global, pode-se dizer que:

Na cidade global está todo o mundo, os que estão e os que não, visíveis e invisíveis, reais e presumíveis. São diversas ou muitas as formas de sociabilidade, culturais, religiosas e lingüísticas, juntamente com as caras e fisionomias, raças e etnias, classes e categorias. Vêm e vão pelo mundo, localizando-se longa ou episodicamente ali. Criam um modo de ser, agir, pensar, sentir, fabular de cunho cosmopolita, descolando da nação, província ou região. Nesse sentido é que a cidade é simultaneamente real e imaginária, vivida sonhada, desconhecida e fabulada.

Barreiro (2002), em seu estudo sobre o imaginário dos viajantes no Brasil do século XIX, ilustra bem o mundo do trabalho desencadeado pelos trabalhadores subalternos dessa fase de nossa história:

A ausência do trabalho dividido e a diversificação de tarefas, todas ligadas à flora e à fauna, atestavam uma subordinação ampla dessas atividades à lógica cíclica e irregular da natureza. Nada obdientes ao tempo útil e abstrato do relógio capitalista, os afazeres dependiam do bom tempo, ou, por força da tradição, do advento de certas datas do calendário religioso, consideradas convenientes para a realização deste ou daquele mister. (p.35)

Assim, a periferia, com suas ruas mal delineadas, com seus becos, com seus casebres, com o seu tempo diferenciado, será o espaço do tempo vivido e se constitui pelo processo de necessidade do sistema capitalista.

Ao mesmo tempo em que se constituem bairros periféricos, tem-se, em Porto Velho, o bairro Caiary, apresentado na Figura 17, que começou a ser concebido na década de 30. A princípio, era apenas uma vila de casas denominada de Vila Operária e, posteriormente, com a ampliação do número de casas já bastante diferenciadas das primeiras, fez-se surgir o Caiary. O objetivo do bairro era garantir a moradia aos funcionários da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Nasceu, segundo Borzacov (2007, p. 54),

Prosseguindo com seu projeto social, o Diretor da E.F. Madeira-Mamoré, Alúzio Pinheiro Ferreira, sempre com o apoio financeiro do Ministro José Américo de Almeida (Viação e Obras Públicas), construiu em 1940, outras casas, situadas nas Ruas Duque de Caxias e Santos Dumont, Av. Presidente Dutra, Farquar, Carlos Gomes e Major Guapindaia, hoje Rogério Weber. Essas casas, destinadas aos funcionários graduados da ferrovia, eram dotadas de amplo sistema de ventilação, avarandadas, com rede água encanada e instalação elétrica, mordeníssimas na época.

Na figura 17, fica exposta a representação de uma outra ordem sócio-espacial. Concebido dentro de um quadro de infraestrutura, como se percebe na citação, e voltado a atender os funcionários graduados da ferrovia, o Caiary nasce com a marca da padronização e da organização. Tais características são possíveis de ser concebidas, uma vez que tais marcas são símbolos do mundo do trabalho. Percebe-se a padronização, não só das casas, mas, também, nas roupas das crianças, sobretudo, das meninas presentes nas imagens.

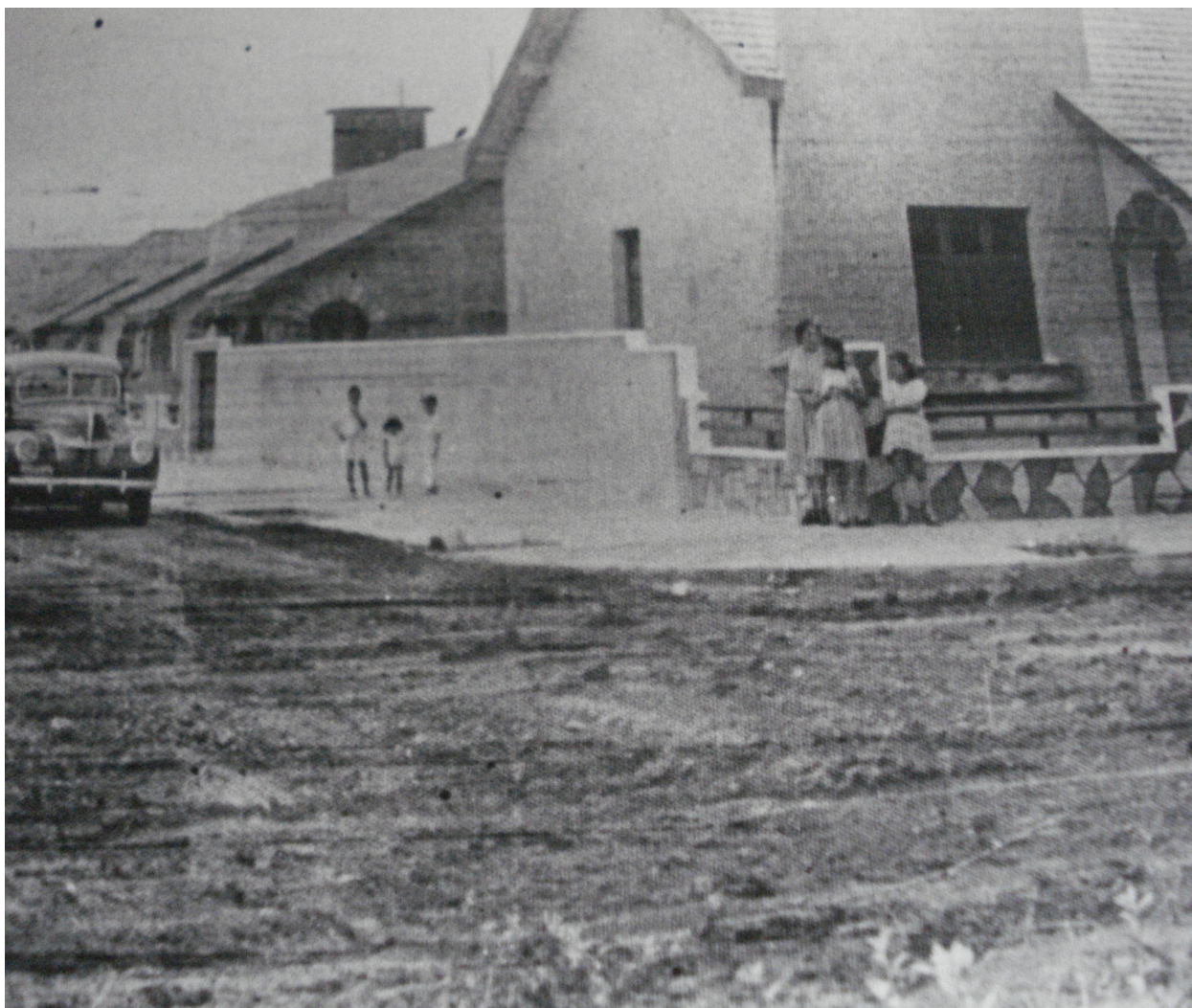
A homogeneidade presente na imagem pode conceber a idéia de domesticidade, que foi destinada à classe trabalhadora, no projeto de modernidade. Construir e inserir o homem como força produtiva e, de preferência, com o perfil homogeneizado, torna-se marca também nessas paragens amazônicas.

O espaço da rua garante a conotação de um outro tempo, que não correspondia só o do trabalho. O tempo também era o de exposição da higienização, não só presente nas ruas, mas nas cores claras das roupas de seus moradores presentes na imagem.

É importante considerar que o Caiary, apesar de ter recebido, no batismo, um nome indígena, carrega o traço dos excluídos só no nome, afinal, o bairro constituiu-se para abrigar Catearas e, como tal, já trazia o peso de sua proximidade com o poder e, através dele, as garantias de suas benesses. A vila operária carregava a representação de espaço de controle, de salubridade e de modernidade que se confronta com a periferia indigente e transgressora.



A vila operária resultou na idéia de transformação do espaço. Torná-lo útil, organizado, planejado, homogêneo, garantia a resposta de salubridade causada pelos bairros periféricos que insistiam em não se adequar ao controle imposto pelo governo e pela nova proposta de cidade que se instaura.



**Figura 17:** Bairro Caiary na década de 40  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Outra concepção advinda da fotografia em análise, diz respeito à concepção da rua. Ela aqui parece a do tempo parado, congelado. A imagem também pode ser percebida pelas características da ordem, do planejamento e das normas sociais. O jogo de imagem remete a representação de que o tempo e o espaço estão muito bem afinados com a sonoridade dos apitos advindos da estação ferroviária ou da partitura perfeita da hora simbolizada pelo relógio do prédio da administração da ferrovia perceptível em qualquer ponto do bairro. O

tempo do trabalho e a sua fiscalização eram estabelecidos pelo panoptismo que a representação do relógio presente na torre do prédio da administração da ferrovia simbolizava.

Essas sincronias entre o tempo e espaço projetam a imagem da premiação, ou seja, somente através da regularidade do trabalho, da sincronia e planificação, o homem chegaria a ser contemplado pelo seu objeto de desejo principal: a casa. Esse ar de contemplação o bairro Caiary simbolizou muito bem em Porto Velho, na primeira metade do século XX.

A imagem, Figura 18, corresponde ao bairro também construído na década de 40 e que serviu para abrigar os nordestinos que aqui chegaram para trabalhar como soldados da borracha<sup>10</sup>. A maior parte dos moradores desse novo espaço eram advindos da região nordeste que fugindo da seca e de conflitos de terra migraram para Amazônia na esperança de dias melhores. Tal bairro ficou conhecido como Arigolândia devido ao fato de abrigar os arigós, ou seja, sujeitos nordestinos.

---

<sup>10</sup> Termo usado para designar o nordestino recrutado pelo governo central com o intuito de resolver os conflitos de terra no Nordeste brasileiro. Ao ser recrutado torna-se soldado da borracha e, na ilusão de bons salários e de melhorias de vida, migra para a Amazônia e passa a sofrer todo o tipo de injustiça provocada pela estrutura de dominação dos seringais. Ao finalizar o ciclo da borracha, passa em sua maioria a viver em Porto Velho e a ter que conviver com a segregação e o total esquecimento por parte do governo federal e local.





**Figura 18:** Bairro Arigolândia  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

O Arigolândia ao contrário do bairro Caiary, é um espaço constituídos por casas de madeira destinadas aos nordestinos que comporam a Guarda Territorial<sup>11</sup> e, posteriormente, de casebres que abriga os outros arigós soldados da borracha e seus descendentes. Nota-se que o bairro já no próprio nome carrega o estigma do preconceito por tratar-se do termo arigó<sup>12</sup> que significa matuto, caipiria dentre outros adjetivos.

Quando se pensa na expressão caipiria pode-se recorrer a construção do imaginário acerca da representação que se fez do brasileiro no início da colonização e durante a fase republicana. Inicialmente é caracterizado como indolente, vadio, preguiçoso e não civilizado. Os vadios e os perigosos sempre fizeram parte do imaginário coletivo dos habitantes da urbe. Inicialmente, tais representações eram atribuídas somente a população

<sup>11</sup> Foi criada, em 1944, durante a fase do Território Federal do Guaporé com o objetivo de garantir a ordem, o respeito e a segurança pública enaltecida pelo governo local.

<sup>12</sup> Termo utilizado pela população local para designar o nordestino que se deslocou para essa parte da Amazônia com objetivo de trabalhar nos “ciclos” da borracha.

pobre com o passar dos anos foi se estendendo como sinônimo de brasilidade e fazendo parte do processo de construção da identidade do brasileiro.

No meio do debate acerca da construção da identidade do brasileiro, Monteiro Lobato cria o personagem Jeca Tatu que era a representatividade do ser indolente e despreparado para o exercício da cidadania tão propagada pela República. Segundo, Naxara (1982), o Jeca Tatu foi apresentado por Monteiro Lobato como um verdadeiro parasita ao confrontá-lo com a riqueza da natureza que o envolvia.

Nesse contexto, o arigó pode ser apontado nesse quadro de ociosidade por não se enquadrar ao modelo de representação de cidade que se concebe, em Porto Velho, na primeira metade do século XX. Afinal, o governo brasileiro havia disponibilizado a esse grupo parte da floresta Amazônica e a exploração de seu principal produto: a borracha e esse, por sua vez, não souberam aproveitar-se de tais dádivas.

Analisar tais representações significa atribuir tanto ao caboclo representado, na figura do Jeca Tatu como ao arigó um olhar superficial sobre a realidade brasileira e local é trazer a tona a (in)visibilidade. É procurar não analisar a estrutura latifundiária, as estruturas montadas nos seringais amazônicos, não querer perceber as injustiças sociais e toda a teia ideológica presente em tais análises.

Cabe perceber a situação a que ficou renegado o soldado da borracha, foi uma situação de abandono, de pobreza e de marginalização social. Os arigós ficam esquecidos pelo governo central, ou seja, entregue a própria sorte.

Assim, com todas as representações impostas aos nordestinos em Porto Velho, não é de se estranhar que ele tenha produzido, à luz da classe dominante local, mais um bairro irregular, de ritmo lento, preguiçoso, desordeiro – mesmo que por ironia abrigasse em seu meio elementos da Guarda Territorial -, e que aos poucos vai garantindo a cidade um ar de espaço confuso e heterogêneo e que não assinalava a sua apropriação pelo capital.

Ao observar a Figura 18 pode-se perceber as ruas perigosas, recheadas de casebres e com animais fazendo parte de sua decoração. O caráter de negligência imprime ao bairro a representação do espaço do castigo àqueles que não souberam aproveitar as benesses do governo e, conseqüentemente, do capitalismo.

Apesar de tantos espaços irregulares a cidade não podia parar. Ao projetar-se dentro da conotação de espaço e tempo em movimento, imprime um ritmo significativo de obras dentro

da percepção de monumento. Tais obras esboçam-se em prédios modernos, como é o caso do Palácio Getúlio Vargas e o prédio do Porto Velho Hotel.



**Figura 19:** Palácio Presidente Vargas durante a fase de construção  
Acervo do Centro de Documentação do Estado.

Com elevação a categoria de Território Federal do Guaporé, com o aumento populacional e todas as estratégias de organização e modernização do espaço urbano portovelhense, o poder governamental precisava se expressar em um local mais visível e muito mais apresentável aos seus sujeitos sociais e a todos os viajantes que por aqui se aventuram aparecer.

Assim foi designado o arquiteto José Otino de Freitas para projetar a nova sede do governo do Território Federal do Guaporé. O prédio como lembra Borzacov (2007, p. 149-50) foi:

[...] com linhas sóbrias e elegantes, as quais pode-se denominar de eruditas, lembrando o estilo neoclássico de efeitos graciosos. Sua área coberta é de 1.460m². [...] No primeiro governo de Ênio dos Santos Pinheiro (1953-1954) foram concluídas as obras e o Palácio foi inaugurado no dia 29 de janeiro de 1954, durante as comemorações dos dez anos de instalação do Território Federal.

Apesar de o Palácio ter sido concluído e inaugurado já na segunda metade do século XX a sua importância, já se faz na primeira fase do referido século, por se tratar de um monumento que deveria marcar ou eternizar o tempo do Território Federal do Guaporé.

O patrimônio que começa a ser edificado garantia a idéia de consolidação do poder público. Pode-se dizer que o espaço urbano começa a esboçar os símbolos arquitetônicos que ficariam fincados e perpetuados na memória de seus habitantes para a posteridade, como marca de um período de consolidação da modernidade nessa parte do território amazônico.

Deve-se aqui lembrar que a modernidade foi gerida muito mais de esquecimento do que de memória. Para garantir que houvesse uma perpetuação de um tempo dito moderno que tentou a todo custo romper com o passado que era percebido como algo estancado e que impossibilitava o capital de revigorar ou modificar os espaços, visando com isso, garantir uma aceleração do tempo vivido. Assim a modernidade se reveste da idéia de preservação do seu patrimônio edificado com o intuito de deixar suas marcas para posteridade.

Dourado (1989, p.70) lembra o processo de esquecimento e continuidade da memória da seguinte forma:

Não é estranho, pois pensar que a mesma cultura que gestou a modernidade tenha ela própria nutrido as primeiras experiências no campo da preservação dos monumentos históricos. De fato, só pode ser lembrado aquilo que foi previamente esquecido. A institucionalização da preservação do patrimônio cultural, tal como é sentida pela modernidade, diz respeito mais ao esquecimento que lhe é genético do que propriamente à memória que lhe é estranha.

Criar um conjunto arquitetônico capaz de garantir um ar de identidade local torna-se mister nesse período. Porto Velho precisava implantar suas marcas nacionais, afinal era vista como uma cidade estrangeira desde início de sua criação. Portanto, a idéia era a projetar um edifício moderno, mas que garantisse a presença do poder como representante da coletividade e não do individual, como nos diz Sant'Anna (1977, p.122-23):

[...] essencialmente e fundamentalmente social, devendo atender à coletividade e não casos individuais. Deveria também ser 'Contemporânea', isto é, estar de acordo com os materiais e meios de realização disponíveis no seu tempo, incluindo-se os meios artísticos. Além disso, os sistemas construtivos utilizados deveriam ser 'absolutamente honestos', ou seja, a fisionomia arquitetônica deveria refletir 'fielmente e exatamente' a construção.

Há que se entender que o projeto arquitetônico analisado corresponde ao estilo neoclássico e como tal merece ser destacado os pontos que caracterizam o Palácio Presidente Vargas como correspondente a tal estilo. Deve-se lembrar que o neoclassicismo valoriza as formas geométricas puras, o desejo de grandiosidade e a demarcação de espaços bem delimitados emitindo a valorização da ordem e repúdio a irregularidade. Além disso, os projetos arquitetônicos no estilo neoclássico provocam entre as massas o impacto de subordinação imposta pela grandiosidade do espaço construído.

Deve-se lembrar que o palácio já possui em sua forma o quadrado o que já carrega o símbolo do espaço retido, consolidado e carregando já desde primórdios a idéia de domínio, de poder. Afinal para os povos antigos o quadrado simbolizava a terra. Tal representação já demarca a concepção de um espaço e tempo de poder político. As suas inúmeras janelas remete ao panoptismo que estava presente no prédio da administração da ferrovia.

As escadarias centrais com continuidade nas laterais, talvez, quisessem garantir ao homem simples a representação de elevação. Afinal, o sujeito da urbe, ao adentrar no espaço palaciano estava entrando em um espaço sagrado e indo ao encontro dos representantes dos destinos dos cidadãos.

Seguindo essa trajetória pode-se fazer a análise do projeto arquitetônico do Porto Velho Hotel. Surgiu, segundo Borzacov (2007), em substituição ao antigo Hotel Brasil construído no início do século XX e que não atendia mais aos interesses de renovação ao espaço urbano, marcas dos governos do Território Federal do Guaporé. Como se pode perceber, o Hotel Brasil, correspondia a uma construção de madeira que havia se tornado obsoleto em termos de hotelaria, levando o governo a iniciar a construção de um novo hotel em 1948 e inaugurá-lo em 1953 já no mandato de Jesus Bulamarque.



**Figura 20:** Perspectiva do Projeto do Porto Velho Hotel  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

O Porto Velho Hotel marcou a nova fase da administração do território, atrair o viajante para um hotel com instalações confortáveis e com uma fachada atrativa torna-se a intenção do governo nesse período, segundo Borzacov (2007, p.144) foi:

Edificado em um estilo que lembra a arquitetura moderna do neoclássico da década de 40 do século passado, possui uma área coberta de 1.780m<sup>2</sup>. Evidencia-se em sua fachada principal, dois frontões laterais com ornamentos na escada 1x1. O portal avarandado central e a escadaria de acesso completam a sua caracterização.

O referido hotel seguiu o modelo neocolonial não só na fachada opONENTE, mas em suas divisões internas e na base da decoração que encantava todos os visitantes. O Porto Velho Hotel serviu para encontros dançantes e como tal tinha todo o ambiente interno decorado para atender a elite da sociedade portovelhense e os seus hóspedes.

Ao ser construído no estilo neocolonial correspondeu a expressão de novas formas, da emancipação política, do equilíbrio sócio-espacial e da monumentabilidade que perturba o mais desatento visitante. A primeira vista pode ser comparado ao casarão colonial, com sua escadaria central, suas colunas e suas inúmeras janelas que garantiam a ventilação necessária ao contexto amazônico.

Cabe lembrar que todo o conjunto arquitetônico construído na primeira metade do século XX, garantia um ar de cidade liberta, garantia a marcação de um novo tempo, onde a moderna Babel podia estabelecer espaço de convivência entre os seus mais diversificados sujeitos sociais. A idéia era garantir que os grupos sociais diversificados espalhados ou segregados em sua multiplicidade espacial pudesse encontrar identidade nos monumentos que se erguiam na Porto Velho do Território do Guaporé. Era como se os Categas e Mundiças estivessem identificados nos prédios que eram ao mesmo tempo singulares e universais.

Todo o traçado feito pelo os projetistas do espaço urbano na primeira metade do século XX, destina-se a abrigar prédios essenciais a administração pública e a valorizar a artéria nobre da cidade. Tanto que todos os prédios públicos agrupam-se em torno do Palácio do Governo cuja representação seria a do paço. Tal objetivo era o de garantir a idéia de cidade ordenada e com o desejo de aproveitar o próprio relevo do espaço urbano, tanto que o Palácio do Governo foi construído no alto de onde consegue perceber parte da cidade e de onde se tem a visão do Rio Madeira.

A dinâmica que a capital do Território Federal do Guaporé implementa leva a necessidade de um lugar de abastecimento moderno que pudesse representar as necessidades da população. A urbe necessitava de sedes para alimentação: do corpo, da mente e da alma.

Assim, em 1950 se dá o término do prédio do Mercado Público; 1927 a construção da Catedral do Sagrado Coração de Jesus; 1933 são lançadas à pedra fundamental do Colégio Maria Auxiliadora e em 1935 a do Colégio Dom Bosco;

O Mercado Público Central foi construído dentro da perspectiva de ponto de abastecimento da região e também para atender os interesses, sobretudo, da imagem de mudanças e de perpetuação do espaço que o Território Federal do Guaporé tentava construir. Além disso, os Categas há muito já requeriam um prédio moderno em substituição às antigas bancas de verduras e carnes localizadas nas proximidades da ferrovia Madeira-Mamoré que davam um ar de insalubridade aos pontos de abastecimento da antiga cidade.

Redefinir os espaços significava garantir à Porto Velho a idéia de consolidação da modernidade, significava também redefinir o lugar. Porém, o que seria o lugar?



**Figura 21:** Mercado Público Central em 1950  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Segundo Tuan (1983), o lugar é um centro de valor que transporta o elemento da urbe a um campo de representação de estabilidade e permanência. O sujeito urbano necessita de pontos de referências para reconhecer o seu lugar e demarcar os seus espaços de convivência. O lugar é a representação da segurança é o ponto de referência, é o eterno voltar à aldeia. Seguindo essa trilha, pode-se dizer que o Território Federal do Guaporé persistiu na idéia de redefinição de seus espaços de forma a desenvolver aos sujeitos da urbe um sentimento de pertencimento e de eternas recordações.

Conceber o lugar dentro de uma proposta de redefinição dos espaços é garantir no campo das representações, o sujeito da urbe como o grande mentor do espaço habitado, é



torná-lo sujeito de um espaço de possibilidades e saciador de infinitos desejos e significados. Permite também a idéia de lugar familiar, distante do lugar construído no início do século XX, totalmente alienígena por ter sido concebido por estrangeiros e que não garantia em nada a sensação de pertencimento aos sujeitos urbanos.

Percebe-se que o Mercado Público Central em sua forma arquitetônica previa um lugar de circulação de mercadoria e de pessoas, por isso o número significativo de portas, dando a sensação de entradas e saídas facilitadas. É o lugar de encontros, de circulação e de inúmeras opções de mercadorias. É o lugar do acontecer, é onde a cidade se encontra e se expressa com espontaneidade em conversas sobre os mais variados assuntos.

A forma que a cidade começa a expor não corresponde e nem atende aos interesses dos sujeitos urbanos que simbolizam o outro lado dessa cidade dual. Aos Mundiças o espaço do Mercado Central não corresponde a sua realidade. A construção nova gera a impressão de aumento de preço de mercadorias, uma vez que todas as mercadorias ali ofertadas deviam ser de boa qualidade, e isso significa maiores tributações. Assim, a continuidade das bancas periféricas eram a alternativa para o outro lado da cidade que não conseguia consumir os produtos ofertados pelo Mercado Central.

Deve-se aqui aproveitar para abrir uma breve discussão sobre o termo ‘centro’. A que centro se refere essa construção imagética sobre o novo conjunto arquitetônico produzidos até a primeira metade do século XX? O que é um espaço central na perspectiva geográfica? Quando se pensa em centro tem-se que levar em consideração a posição do sujeito dentro da urbe. Levando-se em consideração que se trata de uma cidade dual, o centro pode encontrar-se tanto na área central da cidade quanto no espaço periférico. Portanto, atribuir ao Mercado à conotação de espaço central tem que se levar em consideração que o centro a que se referem os seus construtores é aquele que corresponde ao lugar de proximidade com as instalações do poder público.

Outra obra presente nesse conjunto arquitetônico corresponde a Catedral de Porto Velho. Tal obra é concebida a partir de 1927 e serviu para alimentar a alma dos fiéis portovelhense e para consolidar a obra civilizadora que o capital quer implementar. Vale lembrar que desde a fase da colonização do Brasil que a obra civilizadora sempre foi consolidada pela construção de Igrejas e tal fato não poderia ficar ausente do processo de construção da cidade de Porto Velho.

[...] Nessa sociedade, onde a maior parte da população não sabia ler nem escrever, as pinturas, os desenhos e as imagens constituíram uma grafia capaz de ordenar o

mundo que viam e em que viviam. Tal linguagem permitiu uma hierarquização dos símbolos utilizados por outras culturas. (SILVA: 1989, P.37-8)



**Figura 22:** Catedral do Sagrado Coração de Jesus – Fase de Construção  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

A Catedral segue os padrões das igrejas concebidas na Idade Média. Recheada de imagens, de vitrais e de inúmeras pinturas que orientam os seus fiéis, mesmo os alfabetizados, ao campo de representação que os levam a reconhecer o dualismo também presentes no plano espiritual. O céu e o inferno, Deus e o Diabo servem ao longo das pinturas e vitrais para demonstrar que o mundo espiritual também é dual. Portanto, cabe ao cristão ou mais precisamente ao católico, escolher em quais mundos irá habitar após a morte. Seria o mundo ordenado e disciplinado por Deus e simbolizado pelo azul celestial ou seria o mundo desordenado e descontínuo marcado pelo vermelho demoníaco?

Para o católico a Igreja prega que não é uma questão de escolha e sim de merecimento. Chegar ao espaço celestial significa obedecer às normas e seguir os ensinamentos bíblicos, chegar ao inferno é muito mais fácil e rápido. Basta descumprir as normas e os ensinamentos.

Assim, fica fácil de imaginar que tais representações seguem a marca do ordenamento urbano e serve aos interesses das classes dominantes ao mesmo tempo em que determina ao sujeito católico, ou não, que a sua condição atual só se alterará pelo viés do trabalho e do ordenamento. O ócio e o caos do espaço periférico servem de passaporte para o inferno e para um encontro certo com o Demônio, enquanto que o espaço contrário leva o homem à premiação do espaço celestial e ao encontro com Deus.

A grandiosidade da construção transporta o observador a outras temporalidades e espacialidades. Parece que se olha para um tempo construído em uma outra época, as torres levam a concepção do panoptismo presente em quase todo o conjunto arquitetônico, da primeira metade do século XX, em Porto Velho. Agora, a grande sentinela será Deus, afinal se trata de um espaço sagrado controlando o profano.

O ordenamento natural se esboça na magnitude de sua arquitetura, qualquer ser ao adentrá-la deve se curvar perante a consagração de tal monumento e de toda a sua representatividade. Todos os espaços da Catedral são gigantescos, portas, nave, sino, parte interna e externa garantindo o teatro da imponência que se pretende garantir ao simples mortal. Demonstrá-lo como inferior diminuído diante da grandiosidade do prédio que se consolidava parece ser o objetivo de seus construtores. Afinal, o espaço em construção é a representatividade do sagrado, do absoluto, do divino, da salvação aos eleitos.

Apesar de pregar o voto de pobreza o prédio da sede da Catedral demonstra certa opulência não só presente na sua arquitetura, mas, sobretudo, no requinte de seu ritual rico em símbolos pagãos. Como exemplo de tais signos pode-se citar a figura geométrica do círculo cultuada pelos povos pagãos como a forma mais perfeita, uma vez que em qualquer ponto que se esteja pode-se ser percebido ao mesmo tempo em que se percebe o outro. Tal símbolo está presente na fachada e nas laterais do prédio e na própria forma da hóstia distribuída, aos fiéis, durante a fase da comunhão.

A Catedral construída em Porto Velho parece servir aos antigos objetivos das catedrais construídas em fases anteriores, ou seja, centralizar a cidade, demarcar o espaço do centro inicial da cidade e orientar os sujeitos da urbe para alcançar o caminho do sucesso através da vertente capitalista da organização e da disciplina.

Em se tratando de uma cidade em fase de construção e de redefinição de seus espaços, Porto Velho na primeira metade do século XX, estabelece um novo espaço destinado a área da saúde, em substituição ao antigo Hospital da Candelária.

O Hospital São José inaugurado em 7 de Setembro de 1929, já carrega na sua fase de construção a concepção de que seria a representatividade do espaço nacional da saúde em contraposição ao espaço estrangeiro do antigo Hospital da Candelária.

O Hospital São José é projetado com características modernas e com garantia de excelentes instalações aos seus beneficiados. Tenta-se perpassar a idéia de que o novo complexo hospitalar nada ficaria a dever ao antigo Hospital da Candelária.

Janelas e portas internas do prédio todas teladas encerravam, nos altos duas enfermarias com seis camas cada e seis pequenos quartos para pensionistas; dois compartimentos para exames médicos e outro para curativos; instalações sanitárias, banheiros e lavatórios, com água encanada. Na parte térrea, ficava a farmácia, cuidadosamente abastecida; microscópio e material necessário para os casos de urgência; gabinete dos médicos e secretaria; refeitório, quarto para rouparia e dois aposentos para enfermeiros e serventes; boas instalações sanitárias de água e luz, e ampla cozinha. (CANTANHEDE: 1950, p. 125)

A localização escolhida para a construção do Hospital São José foi a parte alta da cidade, talvez tal escolha deva-se a representação de que estando mais no alto o paciente se ache mais próximo de Deus e sua cura seja rápida e assegurada. O prédio bem arejado em decorrência das inúmeras janelas, presentes em sua fachada, garante a ventilação ideal para um ambiente hospitalar em plena Amazônia. Tal arquitetura quebra um paradigma dado ao campo de representação atribuído ao paciente em relação ao hospital. O hospital por ser um lugar de reclusão, de vigília médica, de segregação, de ordenamento e de higienização, lembra em alguns aspectos, principalmente no que é tocante a reclusão, a prisão. Assim o fato de não ter muros e nem grades em suas janelas permite concebê-lo como um espaço de liberdade e de curas.



**Figura 23:** Hospital São José  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Deve-se entender que o hospital no século XX é muito conveniente para a sociedade uma vez que se repassa toda a repugnância da doença e de uma possível morte a outros. A garantia do doente fora do espaço doméstico, retira do seio familiar a responsabilidade antes imputada à chegada do hospital. O repasse de tal responsabilidade cria um campo de representação de que agora o governo deve se responsabilizar pelos seus cidadãos.

Cabe lembrar que tal espaço serve para atender tanto aos Categas quanto aos Mundiças. O Hospital São José é na primeira metade do século XX a única estrutura dedicada ao setor de saúde em Porto Velho, contudo, não se pode deixar de mencionar que há discriminação em tal unidade hospitalar. Por exemplo, entre os leitos atribuídos aos dois grupos sociais portovelhense, os pacientes contribuintes, que serão denominados de pensionistas de primeira classe, ficam nos leitos melhores e aos indigentes são atribuídos, os leitos comuns.

No ano de 1948, receberam tratamento ali 124 pensionistas de primeira classe, 516 indigentes. Realizaram-se 102 intervenções cirúrgicas, constantes de apendicetomias, hérnias, cesarianas, amputações diversas e inúmeras de pequenas cirurgias. No ambulatório foram atendidas 3239 crianças e 2222 adultos; foram feitos 7113 curativos e enviadas 13710 receitas. No laboratório, fizeram-se 4082 exames diversos. Na maternidade nasceram 87 crianças de ambos os sexos. No Gabinete Dentário, foram atendidas 539 pessoas. (CANTANHEDE: 1950, p. 128)

Ao perceber tal segregação hospitalar pode-se deduzir uma preocupação com a lei do contágio, uma vez que os pacientes indigentes são oriundos da periferia e como tal carregam o estigma da doença. Ficar no mesmo ambiente é sinônimo de contágio, significa trazer para o meio do setor hospitalar o campo das representações atribuídas ao espaço externo ou ao espaço da urbe. Significa, ainda, fazer emergir projeções da estrutura do mundo social vivido.

Misturar-se é sinônimo de igual e ser parecido já é temido, imagina ser par no leito hospitalar? Assim, um espaço que teoricamente deveria ser estruturado para aniquilar as diferenças e de ajudar os pacientes e seus familiares a entender as doenças e, inevitavelmente a morte em alguns casos, acaba por demarcar mais um espaço de segregação espacial e traz para o seu interior as demarcações espaciais da cidade.

Um outro conjunto de obras que demarcam a espacialidade portovelhense na primeira metade do século XX, diz respeito ao setor de ensino. Primeiramente é necessário fazer algumas considerações sobre o ensino em Porto Velho.

No início da construção da cidade não se tem a formação de uma escola propriamente dita. Como o espaço citadino é dividido entre dois Estados: Amazonas e Mato Grosso, o descaso com a educação torna-se comum. No máximo se tem tentativas de escolarizar algumas crianças através do envio de algumas professoras pelo Governo do Amazonas. No entanto pela dificuldade e atrasos salariais as professoras acabam retornando para Manaus e abandonando os alunos no meio do semestre.

Para sanar tais dificuldades são criadas escolas de fundo de quintal, onde aquele que sabe ler e escrever promove ajuda aos que querem se alfabetizar. Assim, o mundo dos Mundiças caracteriza-se, também, por uma educação informal que luta para se desprender da segregação maior a que estavam destinados: o analfabetismo.

Vale salientar que enquanto o espaço público sofre com a ausência de escolas e com um número significativo de analfabetos, o espaço privado, representado pelos barbadianos, quebra em pleno início do século XX, o paradigma nacional ao erradicar o analfabetismo entre uma comunidade de negros.

Pode-se dizer que no Barbadian Town, como já foi mencionado no capítulo 2, por possuir um bom número de professores entre os seus moradores e que aqui estavam como trabalhadores da ferrovia não foi difícil convocá-los para alfabetizar as crianças do bairro na língua inglesa. As cartilhas eram oriundas da Inglaterra e o ensino, nos barracões do bairro, eram destinados a formar novos leitores da Bíblia e a capacitá-los para o mundo do trabalho na ferrovia.

Em 1915 sob a condução do Major Fernando Guapindaia se dá a implantação da primeira Escola Mista do Município de Porto Velho. Inicialmente a referida escola tem como professora Tavelina Guapindaia e após inúmeras campanhas de conscientização para a importância da escolarização, o mundo dos Mundiças foi contemplado com uma escola.

A 28 de julho desse ano, era inaugurada, de modo solene, a primeira Escola Pública Mixta Municipal desta então Vila, e o Sr. Superintendente, ‘numa breve alocução, congratulou-se com os munícipes por esse passo dado no caminho do progresso e da civilização, porquanto esta instituição desde o século XVIII vem sendo aperfeiçoada em proveito das crianças pobres, tendo tido como um dos seus maiores propagandistas, nos anos de 1740 a 1827, o célebre pedagogo João Henrique Pestalozzi. (CANTANHEDE: 1950, p. 219).

A partir de 1915 se concebe, também, a criação de uma escola de cunho estadual denominada de Barão do Solimões para atender inicialmente os filhos do Categas e dos Mundiças. O prédio, em seu endereço definitivo a Rua José Bonifácio, foi inaugurado em 1949 e recebeu uma edificação totalmente em alvenaria e correspondeu aos traços das grandiosidades dos projetos arquitetônicos traçados a Porto Velho. Com amplas janelas e portas significativamente imensas, davam a ilusão de que se tratava de uma escola para gigantes. Tais imensidões se justificam em razão do universo escolar abrigar filhos de negros barbadianos que tinham uma estatura alta e, talvez, para demonstrar aos cidadãos que a educação era tratada com seriedade pelo Governo.



**Figura 24:** Escola Barão do Solimões em 1940  
Acervo Pereira

Com a criação das primeiras escolas públicas o governo tenta garantir o slogan já presente na fase de implantação da República no Brasil, ou seja, a “escola para todos”. Sabe-se que a criação de escolas públicas com a sua base curricular focada a defender os interesses de classe, não atende a todos.

[...] A prática educativa voltou-se para um sujeito humano novo (homem-indivíduo e homem-massa ao mesmo tempo), impôs novos protagonistas (a criança, a mulher, o deficiente), renovou instituições formativas (desde família até a escola, a fábrica, etc) dando vida a um processo de socialização dessas práticas (envolvendo o poder público sobretudo) e de articulação/sofisticação. No século XX, a escola sofre processos de profunda e radical transformação. Abre-se às massas. Nutre-se de ideologia. Afirma-se cada vez mais como central na sociedade. (CAMBI: 1999, p.512/13)

Outro prédio público criado em 1947 é a Escola Normal Carmela Dutra (Figura 19). Surgiu visando atender a lacuna que o Território Federal do Guaporé tentava preencher que era a de ofertar um ensino de qualidade aos filhos dos trabalhadores da ferrovia e para todo



aquele que vinha do interior do Território do Guaporé. Apesar do prédio situado na Avenida Farquar só ter sido concluído após 1950, sua importância está em oferecer um ensino gratuito aos jovens que não tinham condições de pagar as mensalidades das escolas salesianas.



**Figura 25:** Colégio Carmela Dutra  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

O prédio ao ser concluído reproduz a imagem de um navio, talvez, com o intuito de levar os alunos à concepção de que ao adentrar no espaço do colégio o governo do Território Federal do Guaporé os convidem a navegar pelo campo do conhecimento. Pode-se, também, conceber que ao optar pelo o projeto do navio, o seu projetista quis complementar o conjunto arquitetônico da cidade, com mais um meio de locomoção, agora ao invés da locomotiva se tem o navio.

Porém, apesar da escola em Porto Velho, no início do século XX, ser marcada por profundas transformações, aos olhos dos Categas os seus filhos mereciam um ensino

diferenciado e de qualidade. Assim, começa o processo de construção das escolas de cunho salesiano: Colégio D. Bosco e o Colégio Maria Auxiliadora.



**Figura 26:** Prédio do Colégio D. Bosco em fase de Construção  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

O Colégio Dom Bosco, segundo Borzacov (2008, p.126), teve sua pedra fundamental lançada em 1935 e logo após a sua inauguração “*foram abertas as matrículas nos sistemas de internato e externato, atingindo o número de 170 alunos*”. O referido Colégio atendeu de imediato os filhos dos Categas e tenta seguir um modelo de ensino baseado em um currículo diferenciado voltado aos valores morais, disciplinares, religiosos e educativos focados nos programas ginasiais, profissionalizantes e secundários, conforme rezava a educação salesiana.

Em 1943 dava-se publicidade aos Estatutos do Colégio Dom Bôsko, nos quais se lia o seguinte: ‘A disciplina familiar reinante no estabelecimento, tem sido, durante estes 10 anos de existência o Colégio, o maior fator do êxito dos alunos. O Colégio ainda apresenta aos educandos, que querem cursar as aulas ginasiais, comerciais ou secundárias, a vantagem de fácil transferência para o Colégio Dom Bôsko de Manaus, dirigido pelos mesmos padres salesianos. (CANTANHEDE: 1950, P.223)

Construído seguindo os padrões de grandiosidade arquitetônica que caracterizam o Território Federal do Guaporé, o prédio é recheado de janelas e na parte interna demarca-se largos corredores ornamentados por arcos diversos. Com essas características arquitetônicas as inúmeras janelas concebem a idéia de transparência do ensino e, sobretudo, do internato; os corredores asseguram a representação de uma maior circulação de seus alunos e professores e, as suas várias colunas além de embelezar o conjunto da obra permite analisá-las como a representação do alicerce da educação em Porto Velho.

A outra escola de cunho salesiano é o Colégio Maria Auxiliadora. Administrado pelas ‘Filhas de Maria Auxiliadora’ que em termos pedagógicos, como ressalta Cantanhede (1950), seguem o ensinamento do grande pedagogo S. João Bosco, ao focar o ensino da moral cristã e a estender o ensino regular a vida familiar.

Inscrito na Instrução Pública do Estado do Amazonas, pois, ainda não tinha sido criado o Território Federal do Guaporé, o Colégio mantinha os cursos: - Jardim da Infância, Curso Maternal, Curso Elementar, Curso Médio ou Definitivo, Curso Preparatório ou Pré-Normal, Curso Normal sob a Fiscalização do Governo Estadual e Curso Profissional. (CANTANHEDE: 1950, p.235).

O prédio segue o padrão do Colégio Dom Bosco, com muitas janelas e portas em formas de arcos, lembrando as construções das antigas Igrejas. Foi construído, assim como o Hospital São José, na parte alta da cidade, talvez, simbolizando a elevação do saber.



**Figura 27:** Colégio Maria Auxiliadora  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

Deve-se salientar que tais escolas correspondem ao processo de expansionismo da ordem salesiana para Amazônia com o intuito de atender os interesses da classe dominante em termo de educação e de forma a contribuir com o novo modelo de homem que o Estado tentava criar e moldar sob a perspectiva da educação.

É importante ressaltar, que os Colégios de cunho salesiano já nascem segregando: meninas estudando no Colégio Maria Auxiliadora e meninos no Colégio Dom Bosco. Além de segregar os alunos, também, separam-se das outras escolas em todos os sentidos: no currículo, nas especialidades, no quadro de professores e na formação de novos profissionais para o mercado de trabalho. Para os Categras, matricular os seus filhos em tais escolas significava garantia de sucesso profissional.



Após análise da arquitetura voltada para atender a educação, pretende-se agora fazer algumas considerações sobre prédio do Cine Teatro Resky, símbolo da diversão da sociedade portovelhense na fase do Território Federal do Guaporé.

Inaugurado, segundo Cantanhede (1950), por volta de 1948 cercou-se de artistas importantes para abrilhantar o seu palco e divertir a população de Porto Velho.

Situado em um dos ângulos da Praça Rondon, ergeu-se o magestoso Cine-Teatro Resky. Êsse teatro, já exibiu em seu palco, artistas de reconhecido valor, na música como no canto. Sua estréia foi um verdadeiro acontecimento de arte nesta cidade. (CANTANHEDE:1950, p.260)



**Figura 28:** Cine Teatro Resky  
Acervo do Centro de Documentação do Estado

O cinema ao ser implantado em Porto Velho, acaba por enfatizar a representação da diversão. Nas telas ou nos palcos do Cine Teatro Resky, o cidadão portovelhense sente-se realizado, uma vez que o seu desejo se projeta nas telas. Um mundo de facilitação é

apresentado, proporcionando ao sujeito da urbe um universo de prazer com o mínimo de trabalho.

O cinema assim como o teatro simboliza-se pela sedução. Projetar aquilo que o sujeito quer ver é a missão do cinema ou do teatro. Em Porto Velho o cinema serve, também, para conter os ânimos e garantir aos atores sociais que o mundo representado pelo cinema era possível. Para sua realização basta sonhar. Como está no campo dos sonhos a sua projeção tem que ser realizada no escuro. Tal associação é feita de imediato pelo telespectador cinematográfico. O sonho humano deve ser grande, por isso a tela é gigantesca. O enredo apresentado, assim como a vida humana, tem início, meio e fim.

Tais representações advindas do cinema ajudam o governo do Território Federal do Guaporé a conter as tensões sociais presentes no espaço dual da cidade. Através das projeções cinematográficas se tem a ilusão de que todos os espaços sociais são homogêneos e se cruzam na sala do cinema. Tem-se a presença de Categas e Mundiças unidos em um mesmo ambiente e embalados pelo mundo da ilusão. Pelo menos nesse espaço a cidade deixa de ser plural e passa a ser singular.

Como pode se perceber a cidade é demarcada pelo movimento, portanto, produtora de espacialidades diversas que se transformam e entrecruzam-se a todo momento. Nesse sentido, a cidade que se redefine em termos de espacialidade no período inicial do Território Federal do Guaporé se metamorfoseia e tal representação pode ser visível através das imagens apresentadas nesse capítulo.

Deve-se lembrar que apesar de toda a metamorfose sofrida pelo espaço portovelhense na primeira metade do século XX, não se pode esquecer que o espaço urbano é fragmentado, possui práticas contrastantes e descontínuas. Assim, a cidade que se redefine dentro de um quadro de espacialidades diferenciadas e com marcação de tempo diferenciados acaba por gerar um conjunto arquitetônico que se projeta na concepção de tempo e espaço, ou seja, a cidade que se redefine no Território do Guaporé, vem imbuída por um urbano demarcado pelo tempo e espaço do poder, simbolizado pelo Prédio da Administração da Ferrovia (Figura 15), e pelo Palácio Presidente Vargas (Figura 19); pelo espaço e tempo do abastecimento, tendo como símbolo o Mercado Público Central (Figura 21); o Bairro Caiary (Figura 17) representando o tempo e espaço de controle e de regulação operária; o tempo e espaço descontínuo e perigoso demarcado pelos bairros periféricos (Figura 16) e pelo bairro Arigolândia (Figura 18); o espaço e o tempo da oração representado pela Catedral do

Sagrado Coração de Jesus (Figura 22); o espaço e o tempo do lazer e descanso indentificado pelo Porto Velho Hotel (Figura 20) e o Cine Teato Resky (Figura 28); o espaço e o tempo da saúde simbolizado pelo Hospital São José (Figura 23); e pelo espaço e tempo da educação representado pelos Colégios Barão do Solimões (Figura 24), Carmela Dutra (Figura 25), Dom Bosco (Figura 26) e Maria Auxiliadora (Figura 27).

É importante lembrar que todo o conjunto arquitetônico projetado na fase inicial do Território Federal do Guaporé, carrega a marca da intencionalidade no sentido de induzir não só o visitante, mas ao sujeito da urbe a idéia de que ele está entrando em uma outra temporalidade onde os espaços se entercruzam e dialogam entre si.

Pode-se ainda conceber que as intervenções sofridas pelo espaço urbano no período em questão, não são mudanças para atingir o futuro, mas para perpetuar o passado. Mesmo que a paisagem urbana tenha sofrido alterações com o conjunto arquitetônico, as coisas permanecem as mesmas. Observa-se nesse ‘novo’ espaço a fregmentação do tecido sociopolítico espacial e a presença de sofisticação nas formas de auto-segregação dos moradores da urbe. Essas novas formas encontra-se em bairros como o Caiary que implementam novas lógicas, como a da acessibilidade e do ordenamento social ou em bairros periféricos demarcados pela pobreza e pelo isolamento.

Assim, ao se observar o processo de contrução do espaço urbano no período do Território Federal do Guaporé, fica uma indagação: a cidade visível foi construída para ser percebida pelo conjunto de seus atores sociais ou apenas por uma parcela deles? E aqui fechamos com a idéia de que numa mesma paisagem, diferentes sujeitos da urbe encontram material de percepção adaptado ao seu modo individual de olhar o mundo, de conceber a sua cidade e de se perceber enquanto sujeito social/local.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta deste trabalho foi descrever e analisar como se deu a construção do espaço social em Porto Velho, na primeira metade do século XX, através da fotografia. Para isso utilizando-me da idéia de como a Geografia trabalhou o espaço ao longo de suas escolas geográficas procurei baseada na concepção de que o espaço é um constructo humano estruturar minha análise ao longo dos quatro capítulos apresentados nesta dissertação.

Em nossa análise o espaço tornou-se um elemento surpreendedor uma vez que, assim como fez com a geografia e todas as suas escolas, nos ajudaram a repensá-lo como elemento instável e dinâmico em consonância com a densidade dos lugares e, portanto, entendido como lugar do vivido. Enquanto social, o espaço foi apresentado, sobretudo por Harvey, como condição para existência da temporalidade. Ou no dizer de Santos (2004, p.37): *“...o espaço é algo que ao possibilitar o movimento, o tempo, e revelar-se energia e matéria, torna-se portanto, uma dinâmica tessitura de possibilidades, ou de espacialidades produzindo temporalidades.”*

Ao estabelecermos conexões entre espaço e tempo, construímos o entendimento e análises de percepções acerca do espaço social como constructo de relações de poder e de dialogismo e de tensão permanentes que nos levaram a conceber o ser e o devir do espaço social de formas diferentes.

Ao longo da tessitura desse trabalho procuramos apresentar como o espaço que se delineou na primeira metade do século XX em Porto Velho quando analisado através da fotografia, acabou apresentando a primeira vista a idéia de um ordenamento social e também nos projetando a uma espacialidade que se lançou em busca da composição de um novo tempo e de novas paisagens. Aos poucos o espaço que vai sendo digerido e modificado foi se dotando de novos significados e se reproduzindo em novas espacialidade.

O espaço concebido nessas paragens foi enredado por uma carga simbólica, primeiramente, advinda da floresta amazônica com suas lendas e com seu espaço natural e intocado pelo capital e em segundo lugar pela transformação imposta pela modernidade. Com a inserção do espaço amazônico no contexto da modernidade, verificou-se a idéia de homogeneidade espacial de forma a garantir a idéia de o que ocorria na Europa ocorria a mesmo tempo aqui. Era como se desse um deslocamento espacial. As paisagens que aos



poucos foram se delineando vão moldando uma malha urbana marcada pela diferença social e espacial.

O projeto de modernidade implementado a Porto Velho na primeira metade do século XX, resultou em uma composição de uma cidade cuja marca foi o da dualidade. Percepções diferenciadas sobre o urbano puderam ser percebidas na análise feita acerca das fotografias. Os mundos que se construíram demarcaram os espaços dos Categas e dos Mundiças. Duas Porto Velho foram apresentadas ao longo da primeira metade do século passado. A relação entre uma e outra demarcou a especificidade do lugar. No espaço destinado ao universo privativo da ferrovia vimos a marcação de um tempo diferenciado, ritmado pelo relógio, pela disciplina e pelo trabalho. Esse universo era o dos Categas e foi caracterizado pelo tempo racional e pela composição de um espaço visível. Esse foi o lado que os administradores da ferrovia tentaram transportar para outras espacialidades e para os sujeitos sociais.

Por outro lado, já no espaço público percebemos a caracterização de um território marcado pela transgressão, pela ociosidade de seus moradores alijados do processo produtivo e que tiveram que atuar em trabalhos de cunho secundários aos olhos do capital como garantia de sobrevivência. Lavadeiras, sapateiros, vendedores ambulantes, prostitutas, seringueiros, lutadores de capoeira dentre outros tipos ajudaram a compor o universo dos Mundiças na primeira metade do século XX em Porto Velho. Esse espaço será o periférico de bairros como o Mocambo, Arigolândia e de tantos outros que se comporam nesse período e que carregaram a marca da (in)visibilidade aos olhos do capital.

Desta forma ao fazermos a análise da cidade pela produção das imagens encontramos uma carga de elementos transmitidos pelos seus sujeitos sociais onde encontramos inclusas as suas percepções, significados e lembranças da urbe do século passado. O tempo vivido revelou-se através do imagético construídos por seus moradores e foram aguçados pelas lembranças produzidas através da fotografia. Como nos disse Claval (1999), o sentido de lugar e toda a experiência da paisagem são temporais e construídas de lembranças. Neste ambiente de sensações que evidenciou-se o universo do Categas e dos Mundiças.

Foi interessante notar que ao fazermos a análise da produção fotográfica à luz da Geografia acabamos descobrindo um campo significativo de temporalidades e espacialidades múltiplas. Signos diferenciados apresentaram-se ao longo de nossa pesquisa e nos ajudaram a decompor e a descortinar imagens cristalizadas e outras apagadas ou silenciadas das memórias dos sujeitos da urbe.

A partir do momento em que se deu a ascensão do espaço portovelhense no contexto do Território Federal do Guaporé percebemos a redefinição do espaço urbano. Todo o conjunto arquitetônico projetados nesse período carregaram a marca da intencionalidade e tentaram projetar a idéia de eternizar o espaço público.

Percebemos ao longo do estudo feito acerca das imagens advindas da arquitetura que comporam o espaço na marcação do tempo do Território Federal do Guaporé que tais projetos são carregados de signos, muitos deles arcaicos e contidos em engrenagens modernas. Onde podemos perceber a variação do tempo e espaço ritmados por outras funcionalidades correspondentes aos interesses capitalistas.

Observamos que o espaço periférico se construiu através do signo do castigo a todo aquele que não se rende aos interesses da lógica capitalista. O tempo da periferia era diferente, o seu espaço era perigoso e seus moradores vadios. Assim, se estruturou o imaginário acerca dos espaços considerados descontínuos, irregulares e representados pelo signo da diversidade.

Apesar de tais representações o tempo que o Território Federal do Guaporé tentou implementar foi o de movimento e ritmado pela projeção de espaço monumento. Foi assim que concebemos as arquiteturas que simbolizaram o tempo e o espaço do poder como foi o caso do prédio da Administração da Ferrovia, Palácio Getúlio Vargas e Porto Velho Hotel; Tempo e espaços que simbolizaram o abastecimento do corpo como foi o Mercado Público Central e da alma representado pela Catedral do Sagrado Coração de Jesus; Tempo e espaço do saber constituídos pelos colégios públicos e privados; Tempo e espaço da diversão representado pelo Cine Teatro Resky; Tempo e espaço demarcados pela descontinuidade representado pela periferia e os regulados representado pelo bairro operário do Caiary; Tempo e espaço marcado pela saúde através do Hospital São José.

Assim, entender as redes de significações presentes nas imagens apresentadas nesta dissertação, implicou em analisar as mensagens elaboradas pelas imagens, situá-las no contexto tempo e espaço no qual foram concebidas, explicitar porque foram produzidas enquanto imagem/monumento. Fazer a análise dessa imagem vinculada a uma determinada temporalidade e espacialidade requisitou que fizéssemos uma análise mais criteriosa sobre as imagens produzidas no período. Nesse sentido, os autores com os quais trabalhamos nos ajudaram a compreender que a fotografia enquanto documento teve e tem um papel importante no processo de construção social. Além de servirem como testemunhas de situação

do passado, as imagens fotográficas são acima de tudo portadoras de sentidos que determinados grupos pretenderam implementar em determinado tempo e em determinada espacialidade.

As imagens fotográficas produzidas por Danna Merrill, serviram para demonstrar que além de fotógrafo, ele foi, também, um ator social, tendo em vista que ao mesmo tempo em que contribuiu para os empreiteiros atrair investidores para o projeto de construção da ferrovia ele pareceu compreender e reforçar o simbólico que estava ajudando a construir. Todas as imagens aqui analisadas produziram representações do que significava o projeto de construção da cidade no processo de modernidade em plena selva amazônica na primeira metade do século XX.

Como objeto de análise, a cidade pode ser encarada de variadas formas: como um conjunto de imagens, ou como unidade estatística e espacial. São justamente essas diferentes formas de abordar o espaço urbano que subsidiam as perspectivas para a compreensão e resolução de muitos problemas urbanos contemporâneos.  
(CLARK: 1985, p.59)

Salientamos que ao fazermos a leitura das imagens que a nosso ver marcaram a construção da cidade de Porto Velho nos ajudaram a entender toda a teia de relações construídas. Assim podemos nos reportar Landim (2004, p.37) quando nos lembrou que:

Na cidade persistem elementos de vários tempos. Edificações e configurações de seu assentamento primitivo convivem com elementos de um passado mais próximo e/ou construções contemporâneas, refletindo a história dos grupos sociais que sucessivamente geraram esse espaço. Assim, a cidade pode ser lida e entendida por meio da sua história, na medida em que essa história se encontra representada nesses elementos construídos que compõe a paisagem.

Tomamos como referência para a análise da fotografia o fato dela ser estática e bidimensional. O caminho que optamos em trilhar a partir das imagens selecionadas nos levou a mergulhar e a vasculhar o passado e a percorremos caminhos que desencadearam mundos marcados pela heterogeneidade dos Mundiças e Categas. Cabe-nos registrar que mesmo sem voz, as fotografias analisadas nos falaram e nos possibilitaram um diálogo de infinitas possibilidades, assim como nos levou a identificarmos quem as produziu, o grau de intencionalidade e os interesses ali embutidos.

Resgatar a construção do espaço social em Porto Velho na primeira metade do século XX, através da fotografia nos possibilitou perceber que a fotografia não pode ser encarada

como um espelho do real e justamente por não corresponder a uma reprodução perfeita da realidade que ela nos levou ao processo investigativo travado ao longo dessa dissertação.

Assim, podemos dizer que os cenários registrados por Dana Merrill e por todos os outros fotógrafos anônimos acabaram constituindo um acervo fotográfico que contribuíram na construção da memória pública e foram bem utilizadas pelo governo, para demarcar o que deveria ser preservado e o que deveria ser esquecido. Tais marcas de memória e esquecimento nos ajudaram a entender o porquê das imagens referentes ao espaço dos Mundiças não tenham se perpetuado com tanta intensidade.

Fechamos este trabalho com algumas inquietações, talvez pertinentes a todos os que trabalham com o campo da memória iconográfica e que não queiram enxergar nas imagens apenas as reproduções automáticas de um tempo vivido, mas queiram ampliar através dessas imagens um campo de possibilidades de análises infinitas, uma vez que as imagens correspondem a um variado campo de representações culturalmente construídas. Tais inquietações devem-se, também, ao fato de as imagens aqui analisadas terem correspondido aos espaços vividos por nossos antepassados e que de certa forma, mesmo que com outras funções, continuam fazendo parte do espaço em que vivemos e que nos ajudaram a tecer os fios investigativos da pesquisa.

## REFERÊNCIAS

- AMANCIO, Tunico. *O Brasil dos Gringos: Imagens no Cinema*. Niterói: Intertexto, 2000.
- AMARAL, José Januário do. *Mata Virgem: terra prostituta*. São Paulo: Terceira Margem, 2004.
- ARGAN, Guilo Carlo. 1992. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- AVERBUCK, Lígia Morrone. *Cobra Norato e a Revolução Caraíba*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1985.
- BARROS, José D' Assunção. *Cidade e História*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2007
- BARTHES, Roland. *A Câmara Clara. Nota sobre a Fotografia*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.
- BENJAMIN, Walter. *Magia e Técnica, Arte e Política*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- BORZACOV, Yêdda Pinheiro. *Porto Velho – 100 Anos de História 1907-2007*. Porto Velho: Primor, 2007.
- \_\_\_\_\_. Aluizio Pinheiro Ferreira. *Porto Velho: Conselho Estadual de Cultura*, 1988.
- BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1982.
- CALVINO, Ítalo. *As Cidades Invisíveis*. São Paulo: Cia das Letras, 2002.
- CANTANHEDE, Antônio. *Achegas para a História de Porto Velho*. Manaus, 1950.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro na belle époque*. São Paulo Brasiliense, 1986.
- \_\_\_\_\_. *A Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Cia das Letras, 1996.
- CIRLOT, Juan-Eduardo. *Dicionário de Símbolos*. São Paulo: Moraes, 1984.
- CLARK, D. *Introdução à Geografia Urbana*. São Paulo: Difel, 1985.
- CLAVAL, Paul. O Território na Transição da Modernidade. In: *Geografia: Revista da Pós Graduação em Geografia da UFF*. Niterói: UFF, 1999.
- \_\_\_\_\_. *A Geografia Cultural. Florianópolis: UFSC*, 2007.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um Conceito-Chave da Geografia. In: *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2006.
- \_\_\_\_\_. *Região e Organização Espacial*. São Paulo: Ática, 2003.

COURTINE, Jean Jacques. O Chapéu de Clementis. In: INDURSKY, Freda & LEANDRO FERREIRA, Maria Cristina. *Os Múltiplos Territórios da Análise do Discurso*. Porto Alegre, Sagra-Luzzatto, 1996.

D'AGOSTINO, Mario Henrique Simão. Adversidades do Moderno. In: *Desígnos: Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo*. Nº 1. São Paulo: USP, 2004.

DINIZ, Ariosvaldo da Silva. A Iconografia do Medo (Imagem, Imaginário e memória da Cólera no Século XIX). In: KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro (org.). *Imagem e Memória: Ensaio em Antropologia Visual*. Rio de Janeiro: Garamond, 2001.

DOURADO, Odete. Para sempre Memória. In: *Revista Rua*, v.2, n.3. Salvador, 1989.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. O Texto em Silêncio e Uma Pesquisa. In: *Ver a Cidade: Cidade, Imagem, Leitura*. São Paulo: Nobel, 1988.

FERREIRA, Manoel. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Melhoramentos, 1982.

FLAMARION, Cardoso. MAUAD, Ana Maria. História e Imagem: Os Exemplos da Fotografia e do Cinema. In: FLAMARION, Cardoso. VAINFAS, Ronaldo (orgs). *Os Domínios da História. Ensaio de Teoria e Metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

FONSECA, Dante Ribeiro da Fonseca. Uma Cidade à *Far West*: Tradição e Modernidade na Origem de Porto Velho. In: *Porto Velho Conta a Sua História*. SEMCE: Porto Velho, 1998.

\_\_\_\_\_. Uma Cidade à *Far West*: Tradição e Modernidade na Origem de Porto Velho. In: *Estudos de História da Amazônia*. Porto Velho: Maia, 2007.

FOUCAULT, Michael. *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1982.

\_\_\_\_\_. *A Arqueologia do Saber*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

\_\_\_\_\_. *Vigiar e Punir*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

GIDDENS, Anthony. *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: UNESP, 1991.

GOMES, Paulo César da Costa. *Geografia e Modernidade*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2007.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma – A Ferrovia Madeira-Mamoré e a Modernidade na Selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola, 1999.

\_\_\_\_\_. *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

HUGO, Victor. *Os Miseráveis*. São Paulo: Ediouro, 1982.

JUNG, C.G. *Símbolos da Transformação: Análise dos Prelúdios de uma Esquizofrenia*. Petrópolis: Vozes, 1986.

KUNDERA, Milan. *O Livro do Riso e do Esquecimento*. Lisboa, Círculo de Leitores, 1988.

LA BLACHE, Paul Vidal de. As Características Próprias da Geografia. In: *Perspectivas da Geografia*. São Paulo: Difel, 1982.

LANDIM, Paula da Cruz. *Desenho de Paisagem Urbana: As Cidades do Interior Paulista*. São Paulo: UNESP, 2004.

LE GOFF. *História e Memória*. Campinas: UNICAMP, 1999.

LEFEBVRE, H. *A Cidade do Capital*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

\_\_\_\_\_. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: EdUFMG, 2004.

\_\_\_\_\_. *A Produção do Espaço*. Petrópolis: Vozes, 2007.

LEPETIT, Bernard. *Por uma Nova História Urbana*. São Paulo: Edusp, 2001.

MARTINS, José de Souza. *A Sociabilidade do Homem Simples*. São Paulo: Hucitec, 2000.

\_\_\_\_\_. *O Homem e seus Símbolos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1977.

MATIAS, Francisco. *Pioneiros – Ocupação humana e Trajetória Política de Rondônia*. Porto Velho: Maia, 1997.

MENEZES, Nilza. *Mocambo: Com Feitiço e com Fetiche*. Porto Velho: Fundação Rio Madeira, 1999.

\_\_\_\_\_. Uma Feiticeira no Século XX. In: *Justiça e História – Memorial do Judiciário do Rio Grande do Sul*. V. 2, n. 3. Porto Alegre: Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, 2002.

MORAIS, Raimundo. *Na Planície Amazônica*. Brasília. Ed. Senado, 2000.

MOSCOVICI, Serge. *Representações Sociais – Investigações em Psicologia Social*. Petrópolis: Vozes, 2003.

\_\_\_\_\_. *A Representação Social da Psicanálise*. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

NOGUEIRA, Julio. A Madeira-Mamoré: A Bacia do Mamoré. In: *Jornal do Comércio de 31 de Janeiro de 1913*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1913.

NOGUEIRA, Mara Genecy Centeno. Estrangeiro Negro, Sim, mas Instruído: Um Olhar Amazônico sobre a Presença “Barbadiana” no Campo das Representações Sociais em Porto Velho no início do século XX. In: *Saber da Amazônia*. Porto Velho: Edufro, 2004.

PAIVA, Eduardo França. *História e Imagens*. Belo Horizonte: Autêntica, 2002.

PECHMAN, Robert Mose. Um Olhar sobre a Cidade: Estudo de Imagem e do Imaginário do Rio na Formação da Modernidade, In: FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio. *Cidade e História*. Salvador: UFBA/UNPUB, 1992.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito Além do Espaço: Por uma História Cultural do Urbano. Disponível em < <http://www.cpdoc.fvg.br/revista/arq/178.pdf> > . Acessado em 21 jun. 2008.

PESSÔA, Pinto. *Selva Selvagem – No País das Amazonas*. Rio de Janeiro: O Norte, 1923.

*Relatório Anual dos Serviços do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas*. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2275/000018.html>>. Acessado em 10 jul. 2008.

ROCHA, Ana Luiza da. ECKERT, Cornelia. Imagens do Tempo nos Meandros da Memória: Por uma Etnografia da Duração. In: KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro (org.). *Imagem e Memória: Ensaio em Antropologia Visual*. Rio de Janeiro: Garamond, 2001.

RONCAYOLO, Marcel. *A Vila e seus Territórios*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Espacialidades e Temporalidades Urbanas. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri e LEMOS, Amélia Inês Geraiges (orgs). *Dilemas Urbanos: Novas Abordagens sobre a Cidade*. São Paulo: Contexto, 2005.

SANTOS, Carlos. *Percursos Geográficos – Rumo à Toposofia*. Porto Velho: Fundação Rio Madeira, 2004.

\_\_\_\_\_. *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: Hucitec, 1986.

\_\_\_\_\_. *A Natureza do Espaço*. São Paulo: EDUSP, 2002.

\_\_\_\_\_. *A Natureza do Espaço*. São Paulo: Hucitec, 1999.

\_\_\_\_\_. *Espaço e Método*. São Paulo: Studio Nobel Ltda, 1985.

\_\_\_\_\_. *Pensando o Espaço do Homem*. São Paulo: Hucitec, 1982.

SERPA, Ângelo. *O Espaço Público na Cidade Contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

SILVA, Amizael Gomes da. *Da Chibata ao Inferno*. Porto Velho: Edufro, 2001.

SILVA, Antônio Cândido da. *Enganos da Nossa História*. Porto Velho: EDUFRO, 2007.

SILVA, Lenyra Rique da. *A Natureza Contraditória do Espaço Geográfico*. São Paulo: Contexto, 1991.

SILVA, Janice Theodoro da. *Descobrimientos e Colonização*. São Paulo: Ática, 1989.

SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Contexto, 1998.

SOJA, Edward W. *Geografias Pós-Modernas – Reafirmação do Espaço na Teoria social Crítica*. São Paulo: Zahar, 1993.

TEIXEIRA, Marco Antônio Domingues. Mortos, Dormentes e Febris: Um Estudo sobre o Medo, a Morbidade e a Morte nas Vales do Guaporé e Madeira entre os séculos XVIII e XX. In: *Porto Velho Conta a Sua História*. SEMCE: Porto Velho, 1988.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar – A perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983.

TURAZZI, Maria Inez. *A Euforia do Progresso e a Imposição da Ordem: A Engenharia, a Indústria e a Organização do trabalho na Virada do Século XIX ao XX*. São Paulo: Marco Zero, 1989.



YÁZIGI, Eduardo. *O Mundo das Calçadas: Por uma Política Democrática de Espaços Públicos*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

**ANEXO**